Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku

Dokument przygotowany przez:

TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE 4
2. DOKUMENTY STRATEGICZNE W ZAKRESIE POLITYKI TRANSPORTOWEJ 6
2.1 Dokumenty europejskie i krajowe w zakresie dróg wojewódzkich 7
2.2 Dokumenty regionalne (wojewódzkie) w zakresie dróg wojewódzkich 15
3. UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE 19
3.1 Uwarunkowania społeczne 20
3.2 Uwarunkowania gospodarcze 24
4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DRÓG WOJEWÓDZKICH 29
4.1 Wykaz i przebiegi dróg wojewódzkich 30
4.2 Charakterystyka techniczno-funkcjonalna dróg wojewódzkich 34
4.3 Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich 42
4.4 Infrastruktura piesza i rowerowa 45
5. OCENA STANU TECHNICZNEGO DRÓG WOJEWÓDZKICH 48
5.1 Zasady oceny stanu technicznego dróg 49
5.2 Stan techniczny dróg wojewódzkich 51
6. DIAGNOZA WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 52
6.1 Infrastruktura urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego 53
6.2 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich 54
7. INWESTYCJE I UTRZYMANIE DRÓG WOJEWÓDZKICH 56
7.1 Inwestycje i remonty zrealizowane w latach 2013-2020 57
7.2 Obecnie realizowane inwestycje 58
7.3 Zrealizowane inwestycje drogowe ujęte w RPO Województwa Lubelskiego oraz Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej w latach 2007-2020 59
8. CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ 60
8.1 Inwestycje drogowe ujęte w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego 61
8.2 Inwestycje drogowe ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Lubelskiego 62
8.3 Zasady typowania dróg do remontów lub przebudowy 63
9. PLANOWANY ROZWÓJ SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH DO ROKU 2030 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2040 65
9.1 Porządkowanie sieci dróg wojewódzkich 66
9.2 Kierunki rozwoju sieci dróg wojewódzkich 75
9.3 Ochrona dróg wojewódzkich przed negatywnym wpływem ruchu ciężarowego 78
9.4 Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne 80
9.5 Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko antropogeniczne. 81
9.6 Bezpieczeństwo ruchu drogowego 82
9.7 Zasady prowadzenia ruchu pieszego 85
9.8 Zasady prowadzenia ruchu rowerowego i realizacji ścieżek rowerowych 86
9.9 Zasady lokalizacji przystanków komunikacyjnych 88
9.10 Wytyczne do wojewódzkich, powiatowych i gminnych dokumentów strategicznych i planistycznych 90
10. IDENTYFIKACJA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ PRZY REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH 93
10.1 Zagrożenia zewnętrzne – europejskie i krajowe 94
10.2 Zagrożenia wewnętrzne – wojewódzkie i lokalne 95
11. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU I OCENY STANU REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH 96
12. PRACE UTRZYMANIOWE 99
13. Spis rysunków 101

1. WPROWADZENIE

Podstawą prawną dla opracowania *Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku* jest art. 20 pkt 1 ustawy *o drogach publicznych*[1], który nakłada na zarządcę drogi [2] obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Obecny *Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku* (dalej: PRSD), nawiązuje zarówno do dotychczasowego *Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa lubelskiego na lata 2012-2020* - jako jego aktualizacja, jak i jest dokumentem określającym obecne zasady oraz kierunki prawidłowego rozwoju systemu transportowego województwa lubelskiego do roku 2030 z perspektywą do roku 2040, w zakresie dróg wojewódzkich.

PRSD traktuje o prawidłowym kształtowaniu funkcjonalnego układu sieci dróg wojewódzkich[3], a także o aspektach inwestycyjnych opartych na obecnym okresie perspektywy finansowo-programowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027 oraz krajowych programach wsparcia finansowego inwestycji drogowych, w tym na *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2021-2027*.

PRSD poprzez zawarte zasady i kierunki wskazuje możliwości kształtowania przestrzeni wzdłuż pasa drogowego dróg wojewódzkich, które tworzyć mają przyjazne i bezpieczne dla ich użytkowników oraz mieszkańców obszarów przyległych, a także dla środowiska naturalnego korytarze transportowe. Korytarze te mają wspomagać ruch dalekobieżny (krajowy i międzynarodowy) i regionalny (wojewódzki), a także zrównoważony rozwój gospodarczy, społeczny i turystyczny województwa, powiatów, gmin i miast, zapewniając sprawny i bezpieczny przepływ osób i towarów. Jednocześnie mają one zapewniać prawidłową spójność terytorialną i likwidację wykluczenia społecznego (komunikacyjnego) na funkcjonujących jeszcze obszarach zmarginalizowanych.

Tym samym *PRSD*:

- określa funkcjonalny podział dróg wojewódzkich, ze wskazaniem tych dróg, które nie spełniają kryteriów dróg wojewódzkich[4],
- wskazuje obszary województwa wymagające poprawy skomunikowania na poziomie dróg wojewódzkich,
- wskazuje możliwości podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym szczególnie dla jego niechronionych uczestników[5],
- określa możliwości, zasady i kierunki tworzenia ciągów drogowych,
- określa zasady i kierunki dotyczące zmian kategorii dróg,
- wskazuje możliwe docelowe, właściwe klasy techniczne dróg[6],
- określa zasady ograniczania negatywnego wpływu transportu drogowego (głównie ruchu ciężarowego) na drogi oraz na środowisko naturalne i antropogeniczne,
- wskazuje zasady i możliwości zapisów w dokumentach strategicznych na poziomie

1 Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1595 ze zm.).

2 Zarządcą dróg wojewódzkich w województwie lubelskim, zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, jest Zarząd Województwa Lubelskiego, w którego imieniu zarząd drogi sprawuje Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie (ZDW).

3 Z wyjątkiem miast na prawach powiatu, gdzie zarządcą dróg wojewódzkich zgodnie z art. 19 ust 5 ustawy o drogach publicznych jest odpowiedni prezydent miasta.

4 Art. art. 6 ust. 1 wz. z art. 6a ust. 1 i art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

5 Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego to: piesi, rowerzyści, użytkownicy hulajnóg i UTO.

6 Rozporządzenie z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r., poz. 1643 ze zm.).

województwa, powiatów i gmin oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (dalej SUiKZP) oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (dalej mpzp) w aspekcie istniejących i planowanych dróg wojewódzkich.

Wskazane w *PRSD* działania, zasady, możliwości i kierunki, powinny mieć wpływ na podejmowanie decyzji w oparciu o dostępne działania systemowe[7].

Efektem ma być wprowadzenie do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich, uwzględniających wskaźniki funkcjonalno-eksploatacyjne, szczególnie: ustaloną funkcję poszczególnych dróg wojewódzkich, warunki techniczne, stan techniczny dróg, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz średni dobowy ruch roczny (SDRR) aktualnego Generalnego Pomiaru Ruchu[8].

7 W tym działania na zasadzie subsydiarności - zasada pomocniczości, która zakłada, że planowanie i realizacja danej interwencji publicznej prowadzone mogą być przez różne podmioty publiczne na poziomie gwarantującym jej najwyższą efektywność społeczną, gospodarczą i komunikacyjną.

8 Co 5 lat przeprowadza się badania ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w celu uzyskania informacji o natężeniu ruchu i jego strukturze na danych odcinkach dróg oraz w celu opracowania prognoz ruchu na lata kolejne.

2

DOKUMENTY STRATEGICZNE W ZAKRESIE POLITYKI TRANSPORTOWEJ

2.1 Dokumenty europejskie i krajowe w zakresie dróg wojewódzkich

Założenia, cele oraz ramy Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego opierają się, zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju [9], o poniższe dokumenty strategiczne zarówno europejskie, jak i krajowe (a następnie także i regionalne).

Dokumenty europejskie:

Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu[10].

Celem strategii Europa 2020 jest pobudzenie gospodarcze i społeczne Unii Europejskiej. Cele szczegółowe wpisują się w realizację trzech ogólnych priorytetów – rozwoju inteligentnego, zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu. Towarzyszą im projekty przewodnie, które są dowodem zdecydowanej woli działania UE.

Jeden z nich, „Europa efektywnie korzystająca z zasobów", powstał jako priorytet zrównoważonego rozwoju – klimat, energia i mobilność. Dąży do uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, energii i ograniczenia emisji CO_2.

Na poziomie UE, Komisja podejmuje działania dotyczące modernizacji sektora transportu i zmniejszenia emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności.

Na poziomie krajowym państwa członkowskie będą musiały skierować uwagę na transport w miastach, który są źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu [11].

Dokument dąży do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu i przede wszystkim zwraca uwagę na zjednoczenie w ramach zintegrowanej mobilności miejskiej m.in. planowania przestrzennego, systemów taryfowych, usług transportu publicznego oraz mobilności aktywnej. Główne cele europejskiej polityki transportowej to zjednoczenie infrastruktury drogowej na wschodzie i zachodzie UE w celu uniknięcia zatorów komunikacyjnych. Wiąże się to bezpośrednio z redukcją emisji gazów cieplarnianych (CO_2) i odejściem sektora transportu od ropy naftowej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11.12.2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.[12]

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągania głównych celów Unii, takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Transeuropejska sieć transportowa powinna być rozwijana poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z niej. Ponadto, podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie w należyty sposób uwzględniają

9 Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6.12.2006 r. (Dz.U. z 2019 r., poz. 1295 z późn. zm.).

10 Bruksela 3.03.2010 KOM (2010) 2020, Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

11 KOM (2011) 144 Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągniecia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

12 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348 z dnia 20.12.2013 (str. 1-128).

poprawę odporności na zmianę klimatu, ochronę środowiska i na katastrofy ekologiczne.

Dokumenty krajowe

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)[13]**.**

Przyjęty w 2017 roku dokument nakreślił średniookresowy plan rozwoju kraju, którego głównym celem jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Sektor transportu został uznany jako jeden z obszarów mających wpływ na osiągnięcie celów strategii. W horyzoncie roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.

W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo.

Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku[14] **(SRT2030)**.

Cel główny stanowi zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Główny cel SRT2030 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury.

Dokument formułuje następujące kierunki interwencji:

- budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- zmiana w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego),
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W dokumencie zawarto projekty strategiczne mające na celu m.in. stworzenie spójnej sieci linii kolejowych ze zmodernizowaną lub nową infrastrukturą dworcową, budowaną zgodnie

13 Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14.02.2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260).

14 Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24.09.2019 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (M.P. poz. 1054).

z zasadami projektowania uniwersalnego i nowoczesnym taborem, budowę dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, rozwój sektora żeglugi śródlądowej i wzrost jej udziału w przewozach towarowych, budowę nowej i modernizację dotychczasowej infrastruktury portów morskich, budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z realizacją niezbędnych połączeń z komponentami sieci kolejowej i drogowej, realizację Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, podniesienie poziomu brd.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030)[15]

Najważniejszym celem polityki regionalnej jest zapewnianie warunków dla zrównoważonego rozwoju kraju oraz nacisk na zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych terytoriów.

Głównym celem polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji do osiągania zrównoważonego rozwoju kraju, przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Ważnym elementem oddziaływania polityki regionalnej rozwoju i zwiększenia spójności terytorialnej jest odpowiedni system komunikacyjny łączący jednostki samorządowe (w skali międzynarodowej -sieć TEN-T, połączenia transportowe w kierunku granic kraju, krajowej - łączenie ośrodków wojewódzkich, regionalnej - połączenie największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami oraz lokalnej - w szczególności na obszarach wiejskich.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020[16]**.**

Główne założenia zawarte w Programie to zmniejszenie liczby wypadków, zmniejszenie o 50% liczby zabitych i o 40% liczby ciężko rannych. Tak samo ważna stanowi walka z nadmierną prędkością, co bezpośrednio przekłada się na bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i motocyklistów. Cały dokument opiera się na pięciu filarach:

- bezpieczne zachowanie uczestników ruchu,
- bezpieczna infrastruktura drogowa,
- bezpieczna prędkość,
- bezpieczne pojazdy,
- system ratownictwa i pomocy medycznej.

Krajowa Rada BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Rys. 2.1 Logotyp Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Źródło: krbrd.gov.pl

Każdy z tych filarów wyznacza obszary działań i inicjatyw potrzebne do podniesienia stanu bezpieczeństwa na drogach. Są to: inżynieria, nadzór, edukacja oraz ratownictwo.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD) - projekt[17]

NPBRD jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021–2027. NPBRD stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

15 Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17.09.2019 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (M.P. poz. 1060).

16 Uchwała Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu drogowego nr 5/2013 z dnia 20.06.2013 r.

17 Projekt Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, według stanu na styczeń 2021 roku.

Dotychczasowe prace skoncentrowane wokół Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyniosły wiele pozytywnych zmian. Na przestrzeni ostatnich 10 lat udało się znacznie ograniczyć liczbę ofiar wypadków. Odnotowany 36% spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz 22% redukcja liczby ofiar ciężko rannych potwierdzają zasadność podejmowania usystematyzowanych i konsekwentnych działań prewencyjnych.

Głównym celem Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 będzie ograniczenie w ciągu dekady o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Oznacza to, iż w roku 2030 na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych wypadków nie powinna przekroczyć wartości 1 455, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5 317.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025[18]

Celem Polityki Transportowej Państwa jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport;
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu podróży;
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.[19]

W ramach działań na rzecz transportu drogowego, zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej będą koncentrować się na: radykalną poprawę stanu dróg wszystkich kategorii, rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych, usprawnieniu funkcjonowania transportu w obszarach metropolitarnych, poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowymi i jakości transportu w miastach poprzez zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego.

Krajowa Polityka Miejska 2020[20]

Dokument określa planowane działania administracji rządowej dotyczące polityki miejskiej. Transport i mobilność miejska. Głównymi celami realizacji polityki transportowej miasta, wg KPM, powinno być:

- dążenie do realizacji podstawowego układu transportowego miasta i w obszarze funkcjonalnym, zwłaszcza w kierunku odciążenia miasta od ruchu tranzytowego;
- modernizacja układu drogowego, w kierunku zapewnienia spójności z priorytetami miejskiej polityki transportowej (np. w zakresie bezpieczeństwa ruchu, zapewnienia priorytetów dla komunikacji zbiorowej, ruchu rowerowego);
- zmiana sposobu kształtowania przestrzeni ulic, w kierunku wprowadzania ograniczeń dla ruchu samochodowego w obszarach wrażliwych;
- zapewnienie priorytetu dla transportu publicznego – poprzez rozbudowę tych systemów i wprowadzanie priorytetów dla tego środka transportu;
- szeroka integracja różnych środków transportu – z wyraźnym priorytetem dla środków alternatywnych dla samochodu;
- kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców poprzez instrumenty zarządzania mobilnością;
- szereg działań związanych z organizacją, sterowaniem, zarządzaniem i koordynacją transportu zbiorowego.

18 Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

19 Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020.

20 Uchwała nr 198 Rady Ministrów z 20.10.2015 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej (M.P. poz. 1235).

Krajowy Plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030

Został on sporządzony w oparciu o krajowe strategie rozwoju zatwierdzone na poziomie rządowym (m.in. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku, Polityka ekologiczna Państwa 2030, Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030) oraz uwzględniając projekt Polityki energetycznej Polski do 2040 r.

Krajowy plan prezentuje zintegrowane podejście do wdrażania pięciu wymiarów unii energetycznej:

- Obniżenie emisyjności,
- Bezpieczeństwo energetyczne,
- Efektywność energetyczna,
- Wewnętrzny rynek energii,
- Badania naukowe, innowacje i konkurencyjność.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 wyznacza następujące cele klimatyczno-energetyczne na 2030 r

- redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS m. in. w transporcie, gdzie redukcja na poziomie unijnym do roku 2030 ma osiągnąć 30% względem roku 2005,
- 21-23% udziału OZE w końcowym zużyciu energii brutto (cel 23% będzie możliwy do osiągnięcia w sytuacji przyznania Polsce dodatkowych środków unijnych, w tym przeznaczonych na sprawiedliwą transformację). W transporcie przewiduje się osiągniecie 14% udział energii odnawialnej w perspektywie 2030 r.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD)[21]

Fundusz ten stanowi kompleksowy instrument wsparcia realizacji zadań na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli. Utworzenie Funduszu ma również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.

RFRD w zakresie dróg wojewódzkich:

- dofinansowanie budowy mostów zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich,
- dofinansowanie budowy obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich,
- finansowanie budowy, przebudowy, remontów dróg wojewódzkich o znaczeniu obronnym,
- dofinansowanie budowy, przebudowy, remontów dróg wojewódzkich zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego także siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027 – projekt.

To podstawowy dokument, który określa współpracę UE z Polską. Umowa Partnerstwa łączy ze sobą oczekiwania Komisji Europejskiej z wyzwaniami wynikającymi z krajowych dokumentów, takich jak Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju i strategie sektorowe, które ją realizują.

Do celów polityki spójności na lata 2021-2027 zalicza się:

- Cel 1: Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa,
- Cel 2: Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa,
- Cel 3: Lepiej połączona Europa,

21 Ustawa z dnia 23.10.2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 19.11.,2018 r. poz. 2161), zmieniona ustawą z dnia 19.11.2020 r. o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych i niektórych innych ustaw (Dz.U. z dnia 23.12.2020 r. poz. 2338).

- Cel 4: Europa o silniejszym wymiarze społecznym,
- Cel 5: Europa bliżej obywateli,
- Cel 6: Łagodzenie skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu.

Jednym z elementów wchodzącym w skład celu 2 stanowi Transport niskoemisyjny i mobilność miejska. Jego zadaniem jest przede wszystkim zapewnienie lepszego dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców obszarów zurbanizowanych oraz rozwój transportu niskoemisyjnego lubo zerowej emisyjności.

Jako planowane działania w tej dziedzinie zaznacza się:

- Rozwój infrastruktury dla rowerzystów i pieszych oraz transportu zbiorowego,
- Inwestycje w nowoczesny tabor nisko- i zeroemisyjny wraz z infrastrukturą do jego ładowania/tankowania,
- Rozbudowa infrastruktury szynowej komunikacji miejskiej,
- Wprowadzanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem oraz inteligentnych technologii,
- Promowanie korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego.

Wymienione działania mają zapewnić lepszą organizację transportu zbiorowego w miastach i poprawę jego dostępności, a tym samym redukcję emisji z transportu w miastach.

Program Operacyjny dla Polski Wschodniej

(POPW) wspiera innowacyjną przedsiębiorczość w województwach: lubelskim, podlaskim, podkarpackim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. Dzięki środkom z POPW możliwe są też inwestycje dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej w miastach wojewódzkich makroregionu oraz rozwój połączeń drogowych. PARP uczestniczy w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia jako Instytucja Pośrednicząca odpowiedzialna za realizację działań w ramach osi priorytetowych:

- I Przedsiębiorcza Polska Wschodnia,
- II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa,
- III Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa,
- IV Pomoc Techniczna.

Najwięcej alokacji środków UE w ramach POPW przeznaczono na II oś priorytetową w ramach której podjęto działania obejmujące:

1. Zrównoważony transport miejski m.in. inwestycje dotyczące tworzenia nowych lub rozbudowy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego, jak również zakup ekologicznego taboru czy wdrożenie systemów telematycznych. Wsparcie to skierowane jest do głównych miast wojewódzkich Polski Wschodniej - Lublin-wraz z ich obszarami funkcjonalnymi.
2. Zwiększoną dostępność infrastruktury drogowej, lepszego skomunikowania stolic województw Polski Wschodniej i ich obszarów funkcjonalnych z siecią dróg krajowych.

W ramach osi priorytetowej II POPW 2014-2020 zrealizowano:

- Przebudowę skrzyżowania DK19 (al. Solidarności i al. Gen. Wł. Sikorskiego) i DW809 (ul. Gen. Ducha) w Lublinie - wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Czechów (S12/S17/S19);
- Budowę DW747 na odcinku Radawiec - węzeł S19 Konopnica;
- Budowę nowego przebiegu DW809 w Lublinie na odcinku od skrzyżowania ul. Bohaterów Monte Cassino z ul. Wojciechowską do węzła Sławin – wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Sławinek (S12/S17/S19);
- Budowę i przebudowę DW835 w Lublinie na odcinkach:
  - od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową,
  - od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW830,
- Rozbudowę DW835 na odcinku od granicy miasta Lublin do m. Piotrków.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności [22]

Jest to dokument będący odpowiedzią Komisji Europejskiej na pandemię COVID-19. Ma on za zadanie wsparcie strategicznych obszarów, takich jak technologie ekologiczne i cyfrowe, sprzyjające realizacji idei trwałego i zrównoważonego wzrostu, ambitnych celów klimatycznych oraz tworzenia nowych miejsc pracy.

KPO koncentruje się na pięciu szerokich blokach tematycznych (komponentach):

- Odporność i konkurencyjność gospodarki,
- Zielona energia i zmniejszenie energochłonności,
- Transformacja cyfrowa,
- Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia,
- Zielona, inteligentna mobilność.

Ostatni z komponentów dotyczy zwiększania zrównoważonego dostępu do nisko- i zeroemisyjnego transportu, w szczególności poprzez rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa.

Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) - gospodarka dla lubelskiego[23]**.**

FST stanowi część planu inwestycyjnego na rzecz zrównoważonej Europy, który przewiduje uruchomienie specjalnego finansowania z mechanizmu sprawiedliwej transformacji w kontekście polityki spójności w celu ograniczenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych kosztów transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu oraz gospodarki o obiegu zamkniętym, gdzie pozostałe emisje gazów cieplarnianych są kompensowane ich równoważną absorpcją.

Programy krajowe mające związek lub wpływ na drogi wojewódzkie

Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030[24]

Określa on cele i priorytety inwestycyjne w zakresie wskazań inwestycji dotyczący drogowych obejść miejscowości, dzięki którym nastąpi wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miejscowości, co z kolei przyniesie szereg korzyści, w tym szczególnie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawę sytuacji związanej z natężeniem ruchu przez m.in. rozdzielenie ruchu ciężarowego od ruchu pasażerskiego czy pieszego:

- Obwodnica Dzwoli w ciągu DK74,
- Obwodnica Gorajca w ciągu DK74,
- Obwodnica Janowa Lubelskiego w ciągu DK74,
- Obwodnica Łęcznej w ciągu DK82,
- Obwodnica Łukowa w ciągu DK63 i DK76,

Rys. 2.2 Program budowy 100 obwodnic w województwie lubelskim
Źródło: krbrd.gov.pl

- Obwodnica Szczebrzeszyna w ciągu DK74,
- Obwodnica Zamościa w ciągu DK74.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024[25]

Jest średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inwestycje w infrastrukturę na drogach krajowych

[22] Krajowy Plan Odbudowy, Ministerstwo Funduszy.

[23] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

[24] Uchwała nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13.04.2021 r. w sprawie ustanowienia Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030.

[25] Uchwała nr 29/2021 Rady Ministrów z dnia 23.02.2021 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą: Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024.

zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Program wskazuje rodzaje działań, które są potrzebne do wykonania, aby sieć dróg krajowych w Polsce była dostosowana technicznie i organizacyjnie do potrzeb użytkowników, w tym w szczególności niechronionych uczestników.

Cel główny Programu obejmuje poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA. Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

Realizacja zadań w ramach Programu umożliwi eliminację realnych i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja zadań w ujęciu wieloletnim, w połączeniu z zadaniami realizowanymi w PBDK, pozwoli na zmniejszenie liczby odcinków niebezpiecznych. Program realizuje trzeci cel szczegółowy Programu Budowy Dróg Krajowych – wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na komplementarność z celami PBDK, efekty Programu będą oceniane za pomocą wskaźników zdefiniowanych w PBDK:

- ograniczenie liczby zabitych co najmniej o 40%,
- ograniczenie liczby ciężko rannych co najmniej o 41%.

2.2 Dokumenty regionalne (wojewódzkie) w zakresie dróg wojewódzkich

PRSD opiera się także o poniższe wojewódzkie dokumenty strategiczne, które obejmują wytyczne, założenia i cele zawarte w dokumentach europejskich i krajowych.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku[26]

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego określa ramy i wskazuje konieczność podejmowania konkretnych działań w celu realizacji określonych celów, w tym również celów związanych z rozwojem transportu. Zgodnie z założeniami SRWL 2030 zaproponowano i przyjęto model zrównoważonego rozwoju województwa.

Działania wskazane w SRWL 2030 związane z celami strategicznymi i operacyjnymi rozwojem transportu obejmują m. in: Cel strategiczny: Przestrzeń – Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych. Ukazuje on konieczność zapewnienia sprawnego systemu transportowego w województwie lubelskim. W tym kontekście, uwzględniając przygraniczne położenie województwa lubelskiego, istotne znaczenie ma kształtowanie sprawnego systemu powiązań komunikacyjnych wzdłuż granicy państwowej w ramach tzw. drogi rokadowej opartej przede wszystkim na przebiegu istniejących dróg wojewódzkich nr: 811, 812, 844, 852, 850, 865.

W ramach tego celu strategicznego wyróżniono działanie/kierunek interwencji obejmujący:

- Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej.

Kluczowym zadaniem jest koordynowanie działań pomiędzy gestorami dróg różnych kategorii w taki sposób, by umożliwić tworzenie stref aktywności gospodarczych wzbogacających funkcje obszarów zurbanizowanych, a także zapewnić sprawne powiązania miast oraz obszarów funkcjonalnych. Do kierunków działań w zakresie samorządu wojewódzkiego należy:

- stworzenie systemu dróg wojewódzkich sprzyjającego ułatwieniu powiązań różnych obszarów województwa z siecią dróg krajowych, w tym sprzyjających rozwojowi funkcji logistycznej;
- realizacja zadań poprawiających infrastrukturę dróg wojewódzkich zgodnie z Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego;
- rozbudowa wojewódzkiej sieci infrastruktury telekomunikacyjnej o wysokich przepustowościach.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego[27]

Strategia ZIT została sporządzona dla 16 gmin wchodzących w skład Lubelskiego Ośrodka Funkcjonalnego (LOF). Strategia ta ma wskazywać te działania, które pozwolą na zrównoważony rozwój całego obszaru funkcjonalnego, a dotyczą zagadnień społecznych, gospodarczych i przestrzennych.

W strategii wskazuje 3 główne cele:

- CEL 1. Podniesienie poziomu i dostępności edukacji, rynku pracy, włączenia społecznego oraz innowacyjności w LOF,
- CEL 2. Poprawa mobilności transportowej, niskoemisyjności oraz zachowanie i promowanie dziedzictwa naturalnego w LOF,
- CEL 3. Przyspieszenie zrównoważonego rozwoju poprzez rewitalizację przestrzenną i społeczną z uwzględnieniem TIK w LOF.

W kwestii transportowej, strategia ZIT głównie odnosi się do poprawy dostępności komunikacyjnej drogowej, kolejowej i lotniczej Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego.

26 Uchwała Nr XXIV/406/2021 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29.03.2021 r.

27 Strategia ZIT LOF – uchwała nr 2/2020 Rady ZIT LOF z dnia 10.04.2020 r.

Wskazuje się jako słabe strony m.in.:

- słabą dostępność przestrzenna Polski Wschodniej,
- najniższe względem kraju wskaźniki gęstości sieci drogowej, kolejowej oraz skromniejszy tabor komunikacji publicznej,
- niedobory infrastruktury drogowej,
- braki w wydzieleniu dróg rowerowych w sieci drogowej LOF stanowiące poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu,
- brak obwodnic poszczególnych miejscowości w LOF oraz dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) łączących sieć LOF, co powoduje przemieszanie się ruchu tranzytowego.

Tworzenie zrównoważonej mobilności miejskiej będzie możliwe poprzez realizację działań strategicznych zapisanych w strategii ZIT tj.:

- zwiększenie spójności komunikacyjnej obszaru LOF,
- zwiększenie zasięgu komunikacji miejskiej o nowe obszary miejskie i podmiejskie,
- zwiększenie ilości i podniesienie jakości regionalnej infrastruktury komunikacyjnej w celu integracji różnych rodzajów transportu,
- budowa lub przebudowa kluczowych dla układu drogowego ulic miasta i dróg LOF,
- budowa punktów przesiadkowych na terenie gmin LOF,
- zakup niskoemisyjnego taboru.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego[28]

Główne działania ukierunkowane w kontekście infrastruktury transportowej wskazuje się na „poprawę dostępności komunikacyjnej regionu". Realizowane jest to poprzez kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań transportowych, a także podniesienie jakości systemu transportowego. Wskazuje się również potrzebę utrzymania istniejących przepraw promowych wraz z zapewnieniem infrastruktury umożliwiającej bezpieczne ich funkcjonowanie.

Kształtowanie wewnątrzregionalnego systemu transportowego obejmuje modernizację odcinków dróg wojewódzkich w celu dostosowania ich parametrów technicznych do danych klas funkcjonalnych oraz potrzeb ruchu. Dodatkowo, jako proponowane działania poprawy sprawności i bezpieczeństwa ruchu w obszarach miejskich i zurbanizowanych uznaje się budowę i modernizację wewnątrzregionalnych połączeń drogowych oraz budowę obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich i krajowych. Za kluczowe zamierzenia inwestycyjne w zakresie budowy obwodnic na obszarze województwa uznaje się:

- Nałęczowa w ciągu DW830,
- Miłocina w ciągu DW830,
- Dęblina w ciągu DW801,
- Stężycy w ciągu DW801,
- Hrubieszowa w ciągu DW844.

Uwzględniając dodatkowe potrzeby związane z rozwojem sieci uznaje się „realizację perspektywicznych zamierzeń inwestycyjnych w odniesieniu do:

- DW832 (Wola Rudzka – Poniatowa – Krężnica Okrągła) ze względu na istotną rolę w obsłudze transportowej strefy przedsiębiorczości w Poniatowej oraz główne połączenie Poniatowej z Lublinem,
- drogi o odpowiednich parametrach technicznych zapewniających właściwą obsługę komunikacyjną planowanej specjalnej podstrefy ekonomicznej oraz terenów produkcyjno-składowych w Białej Podlaskiej.[29]

PZPWL wskazuje, że konieczność poprawy obsługi komunikacyjnej i obronności wymagają również odcinki dróg wojewódzkich na granicy polsko-

28 Uchwała Nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30.10.2015 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2015 r., poz. 5441).

29 Uchwała Nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30.10.2015 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2015 r., poz. 5441), str. 108.

białoruskiej oraz polsko-ukraińskiej – na przebiegu szlaku rokadowego:

- DW811 (Sarnaki) – Konstantynów – Biała Podlaska),
- DW812 (Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm),
- DW844 (Chełm – Hrubieszów – Witków – Dołhobyczów – granica państwa),
- DW852 (Józefówka – Nowosiółki – Witków),
- DW850 (Tomaszów Lubelski – Józefówka),
- DW865 (Jarosław – Oleszyce – (Cieszanów) – Bełżec) / 867 (Oleszyce – Lubaczów – Podemszczyzna – Werchrata – Hrebenne).

Realizacja wymienionych zadań ma pozytywny wpływ przede wszystkim na: poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowanie najważniejszych dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych do potrzeb wzrastającego transgranicznego ruchu drogowego, dostosowanie do standardów europejskich najważniejszych dla województwa dróg w obszarze oddziaływania paneuropejskich korytarzach transportowych, a także na poprawę dostępności stopnia otwartości regionu poprzez zwiększenie ilości przepraw mostowych przez Wisłę i Bug oraz na polepszenie połączeń sieci transportowej o znaczeniu regionalnym.

Strategia Współpracy Transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Lwowskiego, Obwodu Wołyńskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014-2020.

Dokument ten określa cele i kierunki rozwoju współpracy transgranicznej. Wyróżnia 4 cele i kierunki w dziedzinach działań strategicznych:

- współpraca gospodarcza,
- środowisko naturalne, kultura i turystyka,
- infrastruktura komunikacyjna i graniczna,
- nauka i szkolnictwo wyższe.

„Na podstawie analizy SWOT sformułowano cel dziedzinowy, którym jest wspieranie działań na rzecz poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej. Efektem działań podjętych dla jego osiągnięcia powinna być poprawa spójności komunikacyjnej regionu transgranicznego, wyrażająca się znaczącym i trwałym skróceniem czasu przekraczania granicy polsko-białoruskiej i polsko-ukraińskiej”[30].

By poprawić sytuację w tym zakresie należy podjąć się realizacji następujących kierunków działań:

- 3.1. Podniesienie przenikalności granicy polsko-białoruskiej i polsko-ukraińskiej poprzez otwarcie nowych oraz modernizację już istniejących przejść granicznych, w tym przejść pieszych i turystycznych,
- 3.2. Poprawa dostępności drogowej przejść granicznych,
- 3.3. Zwiększenie ilości transgranicznych powiązań komunikacyjnych,
- 3.4. Rozszerzenie strefy małego ruchu granicznego,
- 3.5. Rewitalizacja transgranicznej infrastruktury kolejowej,
- 3.6. Wspieranie Portów Lotniczych W Kierunku Otwarcia Nowych Połączeń, w tym Transgranicznych.

W związku z realizacją wyżej wymienionych kierunków działań wskazano projekty dotyczące:

- Rozbudowy DW812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm - Rejowiec – Krasnystaw na odcinku Korolówka - Włodawa od km 70+550 do km 75+700 z wyłączeniem skrzyżowania z DK82 (odcinek od km ok. 74+885 do km ok. 75+150) o długości ok. 4,885 km – inwestycja zrealizowana.
- Rozbudowy DW811 Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska na odcinku o łącznej długości ok. 22km.
- Rozbudowy DW844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa na odcinku o łącznej dł. ok. 26 km.

[30] Uchwała Nr XLIV/673/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 kwietnia 2014 r.

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 – projekt.[31]

Podstawowym celem tak skonstruowanego programu jest wzmocnienie i efektywne wykorzystanie gospodarczych i społecznych potencjałów regionu. Realizowane w jego ramach projekty, mają sprzyjać zintegrowanemu, zrównoważonemu i inteligentnemu rozwojowi województwa lubelskiego. W kwestii transportu obejmuje działania związane ze zrównoważonym systemem transportu - rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej, w tym rozwoju usług publicznego transportu drogowego.

Do celów szczegółowych zawartych w projekcie zaliczyć można:

- wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej,
- rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgraniczne.

[31] Uchwała Nr CCLXXV/4850/2021 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 6 lipca 2021 r.

3

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

3.1 Uwarunkowania społeczne

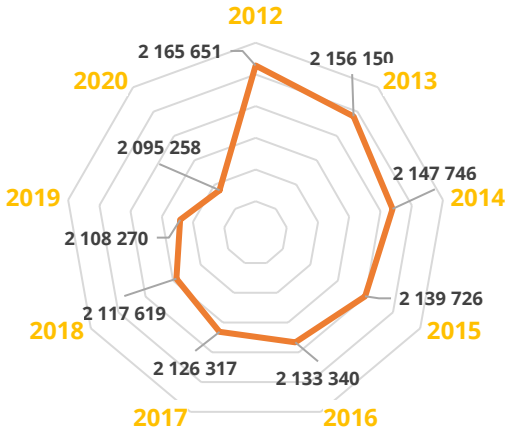
Województwo lubelskie położone jest we wschodniej części Polski, zajmuje obszar 25 122 km^2, co stanowi 8% całej powierzchni kraju (3. miejsce w kraju pod względem powierzchni).

Jest województwem przygranicznym charakteryzującym się zróżnicowanym ukształtowaniem, północna część regionu należy do pasa nizin środkowopolskich, część środkowa zaliczana jest do pasa wyżyn południowopolskich, natomiast część południowa stanowi obszar zaliczany do pasa obniżeń podgórskich Kotliny Sandomierskiej.

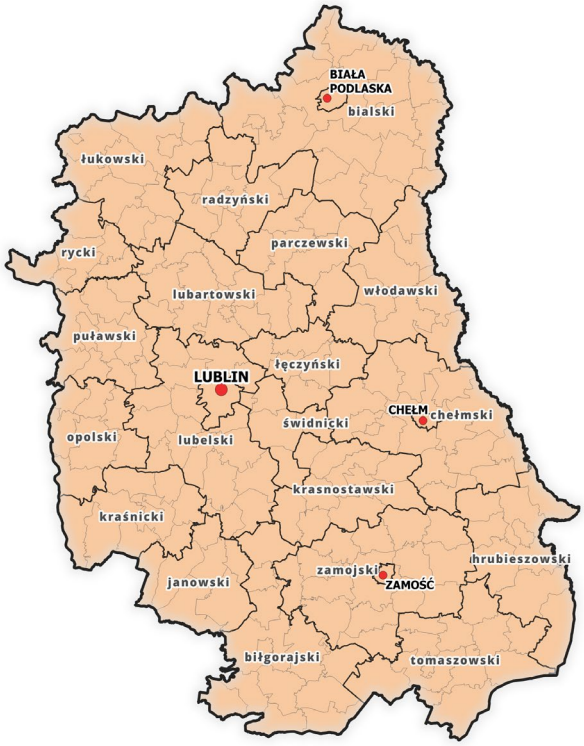
Głównymi rzekami województwa są: Wisła (stanowiąca znaczną część granicy zachodniej województwa), Wieprz oraz rzeka Bug (wyznaczająca jego granicę wschodnią). Pozostałe ważne rzeki regionu to Krzna, Bystrzyca i Huczwa. We wschodniej części województwa znajduje się skupisko jezior, bagien i lasów tworzące Pojezierze Łęczyńsko–Włodawskie.

Położenie województwa między dwoma rzekami Wisłą i Bugiem znacznie ogranicza dostępność komunikacyjną regionu. Istotną barierą jest brak dostatecznej liczby mostów na dużych rzekach (por. **Rys. 3.7**), co powoduje nadmierną koncentrację ruchu na trasach z istniejącymi przeprawami mostowymi oraz na trasach dojazdowych do nich, a przez to znaczne wydłużenie czasu podróżowania.

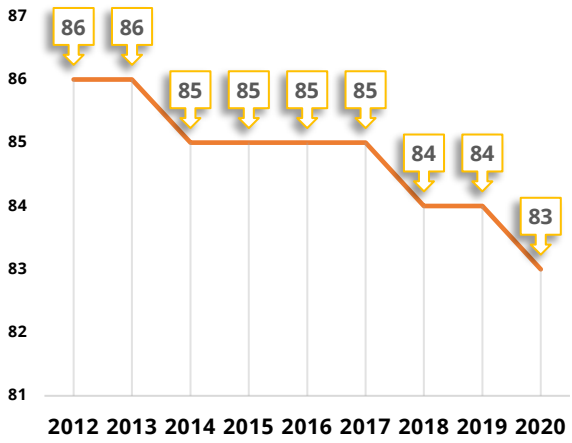
Województwo lubelskie rozciągnięte jest w kierunku południkowym na dystansie około 226 km, natomiast rozciągłość równoleżnikowa wynosi około 176 km. Lubelszczyzna graniczy od południa z województwem podkarpackim na odcinku 321 km, od północy i częściowo od zachodu z województwem mazowieckim na odcinku 372 km i od zachodu z województwem świętokrzyskim na odcinku o długości 33 km. Ponadto na krótkim czterokilometrowym odcinku Lubelszczyzna graniczy z województwem podlaskim. Wschodnia granica regionu jest jednocześnie granicą państwową Polski z Republiką Białorusi na odcinku 171,3 km i Republiką Ukrainy na odcinku 296,3 km. Obecnie jest to także zewnętrzna granica Unii Europejskiej.



Rys. 3.1 Liczba ludności w latach 2012-2020 w województwie lubelskim.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



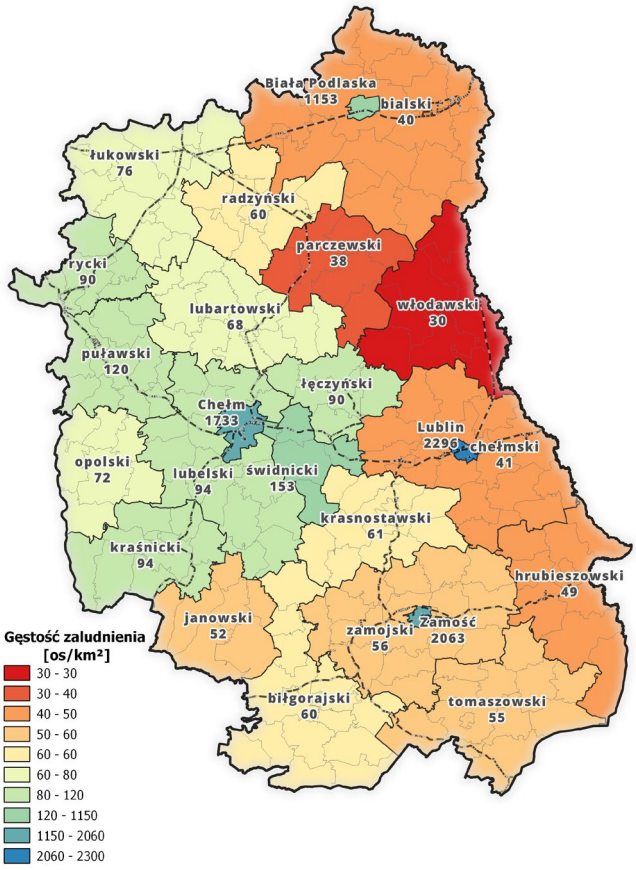
Rys. 3.2 Powiaty województwa lubelskiego.
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 3.4 Wskaźnik gęstości zaludnienia
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Stolica województwa – Lublin leży w odległości około 170 km od Warszawy i Rzeszowa i 100 km od granicy z Ukrainą i Białorusią. Odległość między Lublinem a innymi dużymi miastami w kraju jest dość znaczna i wynosi: 269 km do Krakowa, 323 km do Katowic, 428 km do Wrocławia, 465 km do Poznania, 500 km do Gdańska i 683 km do Szczecina [32].

Pod koniec 2012 roku województwo lubelskie liczyło 2 165,651 tys. mieszkańców, co stanowiło 5,6% ludności kraju (8 miejsce w Polsce). Liczba mieszkańców w latach 2012-2020 wykazała tendencje spadkową i zmniejszyła się o ponad 70 tys. osób (3%). Pod koniec 2020 roku województwo lubelskie liczyło 2 095,258 tys. osób (5,5% populacji kraju), w związku z tym województwo zajęło 9 miejsce na tle pozostałych województw. W miastach w 2020 roku zamieszkiwało 971,741 tys. osób (4% ogółu ludności miejskiej kraju), a na wsi 1 123,517 osób (7% ogółu ludności wiejskiej kraju). Województwo lubelskie jest zaliczane do jednych z najsłabiej zurbanizowanych regionów (zajmuje 14. pozycję na tle pozostałych województw w kraju). Współczynnik urbanizacji (procentowy udział mieszkańców miast w ogólnej liczbie ludności) wyniósł w 2020 roku 46%.



Rys. 3.3 Wskaźnik gęstości zaludnienia w województwie lubelskim w podziale na powiaty w 2020 r
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

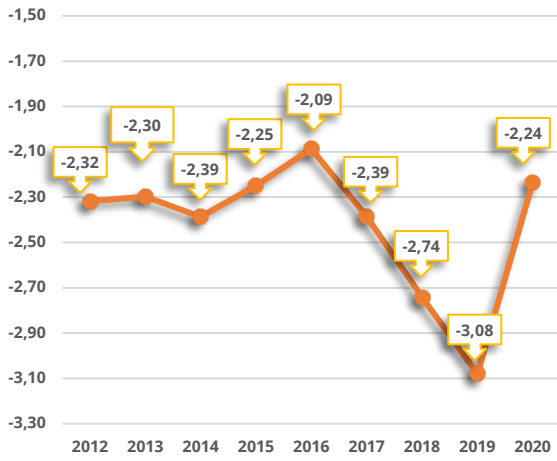
Porównując do roku 2012 zmalał on o 1%. Średnia krajowa tego wskaźnika w latach 2012-2020 posiadała również tendencję spadkową, z 60% w 2012 roku do 58% (w 2020 roku). Województwo lubelskie jest obszarem słabo zaludnionym, na którym gęstość zaludnienia wynosi 83 os/km^2 (kraj 124 os/km^2).

Analiza wskaźników demograficznych w latach 2012-2020 dla województwa lubelskiego wskazuje niejednokrotnie rozwojową tendencję spadkową. Saldo migracji wykazuje ujemne wartości w latach 2012-2014, a w następnych latach wartości dodatnie. W 2016 roku zaobserwowano najniższy w tym badanym okresie współczynnik salda migracji (-2,09‰). W kolejnych latach współczynnik wzrósł do -3,08‰ w 2019 roku i w roku 2020

32 Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020.

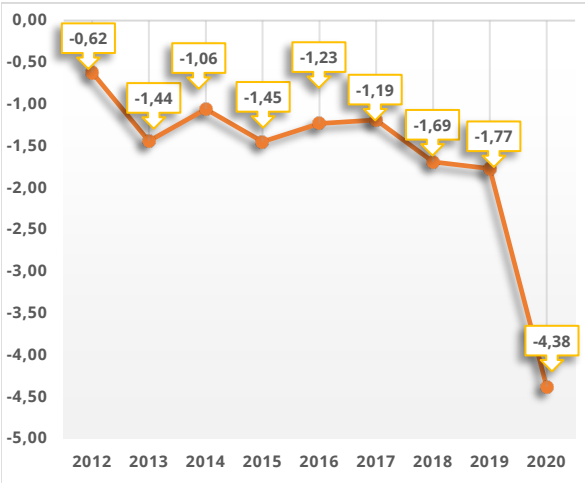
wyniósł -2,24 ‰. Ten nagły wzrost może być jednym ze skutków pandemii COVID-19.

W dalszym ciągu widoczny jest napływ ludności miejskiej na tereny wiejskie. Wynika to przede



Rys. 3.5 5 Współczynnik salda migracji w województwie lubelskim w latach 2012-2020.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

wszystkim z lepszych warunków do osiedlania się ludności w gminach podmiejskich. Migracja dotyczy głównie ludzi młodych (20-35 lat) o wykształceniu średnim i wyższym. Najczęstszym kierunkiem przemieszczeń były obszary aglomeracji w środkowej i zachodniej części Polski.



Rys. 3.6 Współczynnik przyrostu naturalnego w województwie lubelskim w latach 2012-2020.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

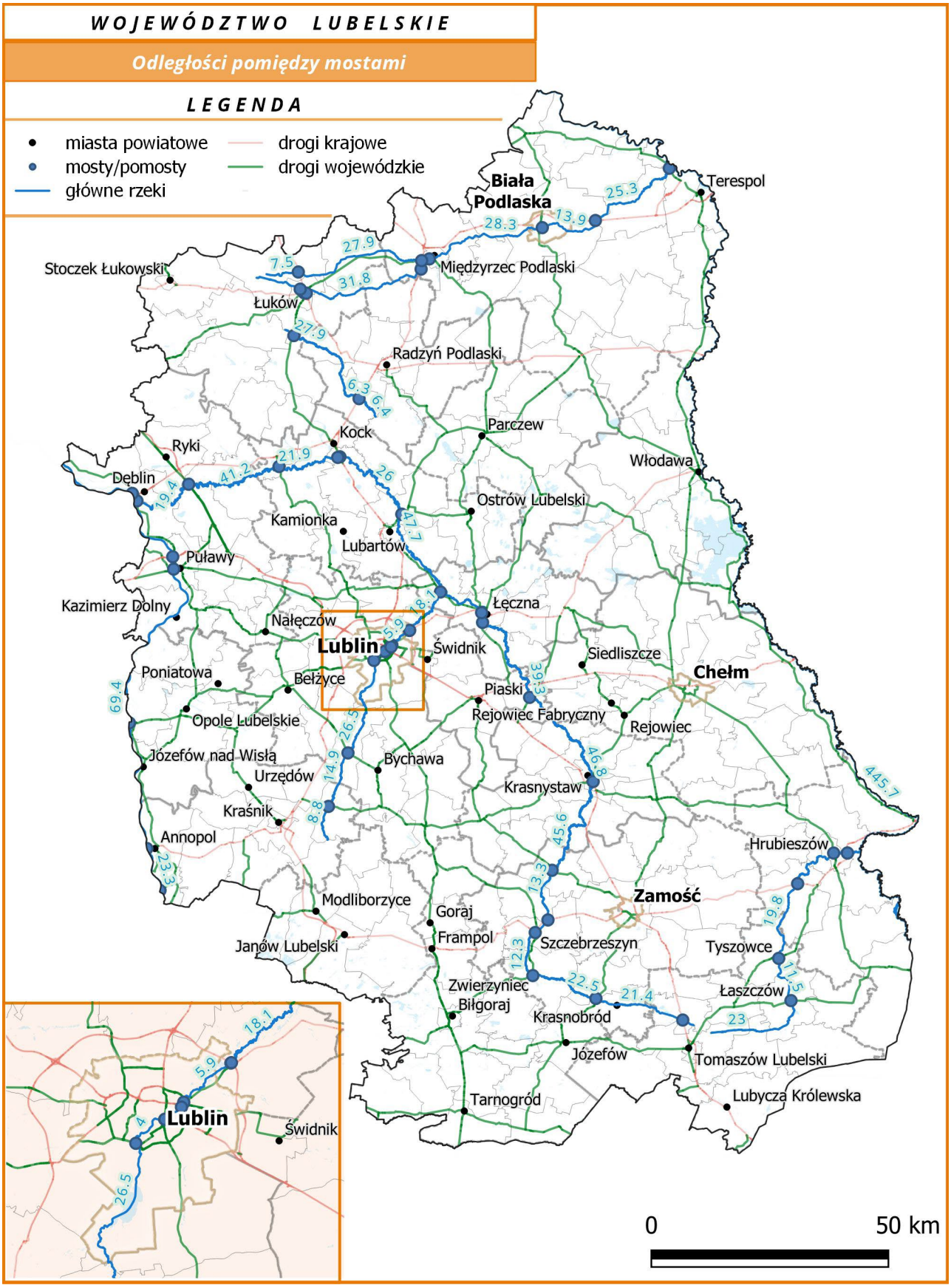
Okres 2012-2020 w województwie lubelskim charakteryzował się spadkiem przyrostu naturalnego. W 2020 przyrost naturalny wyniósł -4,4 (średnia krajowa wynosiła -3,5). Ten wskaźnik stawia województwo lubelskie na 12. miejscu w skali kraju. Rys. 3.6 przedstawia zmiany rozkładu współczynnika przyrostu naturalnego w okresie 2012-2020.

W 2020 roku żaden powiat nie odnotował dodatniego przyrostu naturalnego. Najbliżej tej wartości oscylowały dwa powiaty ziemskie (łęczyński i lubelski) oraz jedno miasto na prawach powiatu (Biała Podlaska).

Stale utrzymujący się ujemny przyrost naturalny ma zasadniczy wpływ na równowagę struktury wiekowej społeczeństwa w województwie. W najbliższych latach spowoduje to, że znacznie zmniejszy się liczba ludności w grupie produkcyjnej, a wzrośnie w grupie poprodukcyjnej.

Rozpatrując okres od roku 2012 do roku 2020 zaobserwowano w województwie lubelskim zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym (17,6% w 2020 roku) i produkcyjnym (59,7% w 2020 roku). Udział ludności w wieku poprodukcyjnym uległ zwiększeniu z 18,4% w 2012 roku do 22,8% w 2020 roku.

Zmiany dotyczące struktury wiekowej ludności potwierdzają zjawisko starzenia się społeczeństwa. Spowodowane są one przede wszystkim spadkiem liczby urodzeń i zwiększającą się długością trwania życia.



Rys. 3.7 Odległości pomiędzy istniejącymi mostami drogowymi.
Źródło: Opracowanie własne

3.2 Uwarunkowania gospodarcze

W 2019 w roku w województwie lubelskim zatrudnionych było 860 tys. osób (5,45% zatrudnionych w kraju). W porównaniu do 2012 roku liczba zatrudnionych w regionie województwie wzrosła o około 8%. W kształtowaniu nowoczesnej struktury rynku pracy, województwo lubelskie napotkało wiele pozytywnych zmian. W 2012 roku województwo posiadało rolniczy charakter, natomiast na rok 2019 udział osób pracujących w tym sektorze stanowiło 35,8% (kraj 17%). Pod względem liczby zatrudnionych w rolnictwie województwo zajmuje 1 miejsce w kraju. Udział zatrudnionych w przemyśle i budownictwie należał do najniższych w kraju i wynosił 14% (kraj 26,9%). Sektor usług zatrudniał 50,1% pracujących (kraj 55.9%).

Tab. 3.1 Aktywność zawodowa

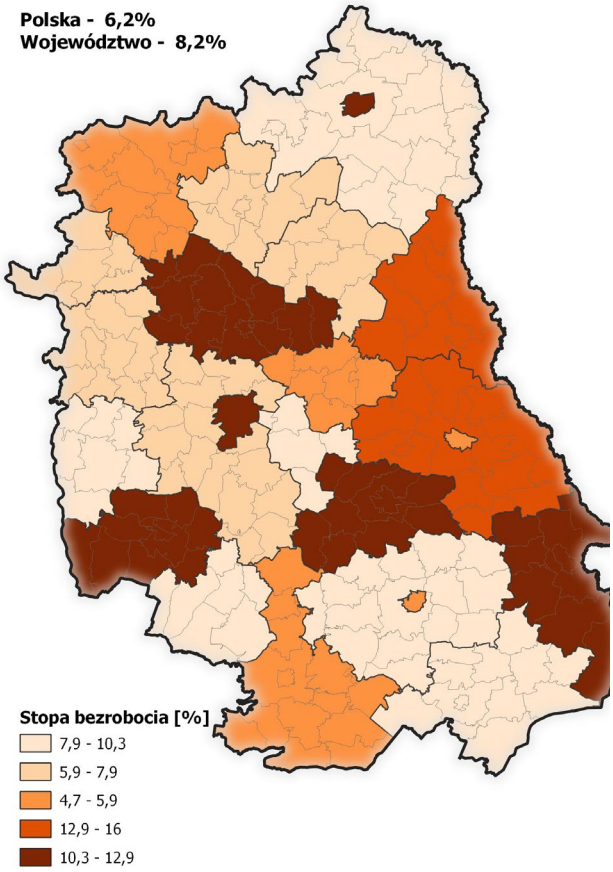
	Polska	Województwa
	2012	2020
Współczynnik aktywności zawodowej ogółem w % (według **BAEL)**	**56,1**	**54,6**
w tym wieku produkcyjnym	**77,4**	**76,4**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W całym regionie od wielu lat występuje nadwyżka popytu na pracę nad podażą[33]. W 2020 roku liczba zarejestrowanych bezrobotnych w województwie wynosiła 76,5 tys. osób (co stanowiło 7,3% wszystkich bezrobotnych w kraju) i była niższa niż w roku 2014 o 34,5%.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie lubelskim jest wyższa od krajowej, wyniosła 8,11% (w kraju 6,2%). Duży wpływ na tak wysoką wartość ma wysoki wskaźnik zatrudnienia w rolnictwie.

Produkt Krajowy Brutto na 1 mieszkańca wzrósł z 29,6 tys. zł (w 2012 roku) do 37,4 tys. zł w 2018 roku, natomiast województwo lubelskie w dalszym ciągu zajmuje ostatnie 16. miejsce w kraju. Wskaźnik ten stanowił 67,8% wartości średniej



Rys. 3.8 Stopa bezrobocia w 2020 roku.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

krajowej (55,2 tys. zł). W 2012 roku Wartość ta w 2018 stanowiła 67,8% wartości średniej krajowej, podczas gdy w 2012 roku jego wartość była wyższa o 5,1% (71,9%), a w 2016 roku o 1,4 %. Świadczy to o tym, iż rozpiętość pomiędzy poziomem rozwoju gospodarczego regionu, a średnią krajową zmniejsza się[34].

Wartość Dodana Brutto (WDB) wytworzona w 2012 roku w województwie lubelskim wyniosła 56,8 mld zł (3,95% WDB kraju), natomiast w 2018 roku wzrosła do 69,6 mld zł, co stanowiło 3,74% WDB kraju.

Największy udział w generowaniu WDB w roku 2018 miały jednostki instytucjonalne związane z usługami 66,2%, a następnie działalnością przemysłową 20,7%, budownictwem 7,5% i rolnictwem 5,6%.

33 Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020.

34 Bank Danych Lokalnych, Rachunki Regionalne, Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca.

Nasycenie przedsiębiorczością w województwie lubelskim mierzone ilością zarejestrowanych firm na 1 000 mieszkańców kształtowało się na poziomie 92 podmiotów gospodarczych na 1 000 osób (wobec 122 podmiotów w kraju). Niekorzystnie kształtuje się również struktura podmiotów gospodarczych pod względem liczby zatrudnionych o 23,9% (w tym spółek z udziałem kapitału zagranicznego zwiększyła się o 37,5%). Świadczy to o wzroście zainteresowania inwestorów zagranicznych regionem.

Niekorzystnie kształtuje się również struktura podmiotów gospodarczych pod względem liczby zatrudnionych. W regionie podobnie jak w kraju dominują firmy małe i średnie, które stanowiły ponad 96% ogółu wszystkich podmiotów. Odgrywają one duże znaczenie w gospodarce regionu, ponieważ są głównym źródłem nowych miejsc pracy. Ilość podmiotów dużej i średniej wielkości ciągle spada, a ich udział w ogólnej liczbie wynosił odpowiednio 20% i 4% (2019 rok).

Województwo lubelskie nazywane inaczej Bramą Wschodu, tworzy paneuropejski korytarz tranzytowy wschód-zachód/północ-południe. Ponadto region ten posiada wysoko rozwiniętą infrastrukturę przejść granicznych (z Ukrainą i Białorusią). Dodatkowo, rozwój tego obszaru zawdzięcza się szerokotorowej kolei, która ułatwia transport towarów do krajów Wspólnoty Niepodległych Państw, jak również samo położenie województwa stanowiące granicę między Unią Europejską a Rosją, Białorusią i Kazachstanem. [35]

Od 2007 roku funkcjonuje Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK Mielec Podstrefa Lublin.

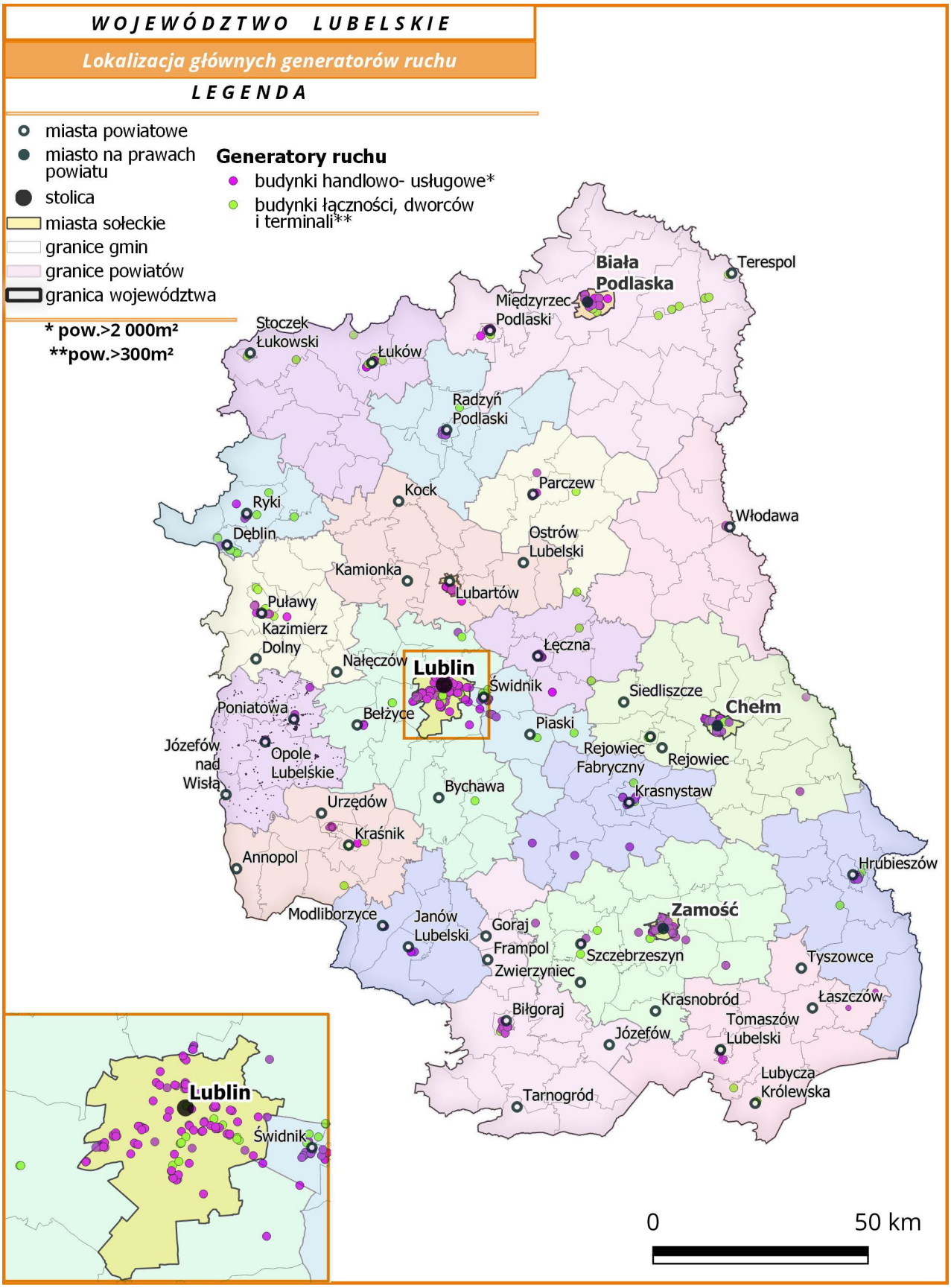
Województwo lubelskie posiada Port Lotniczy Lublin, który zlokalizowany jest 10 km od centrum Lublina – w Świdniku. Poza tym lotniskiem funkcjonuje lotnisko Lublin-Radawiec położone na południowy - zachód od miasta.

Region lubelski stawia na wzrost innowacyjności i wzmocnienie działalności badawczo-rozwojowej. Liczba przedsiębiorstw innowacyjnych oraz nakłady na działalność innowacyjną zwiększają się z roku na rok, czemu sprzyja aktywna działalność jednostek naukowo-badawczych. W tworzeniu warunków niezbędnych do powstania innowacji niezwykle ważną rolę odgrywają działające w województwie lubelskim parki naukowo-technologiczne i przemysłowe:

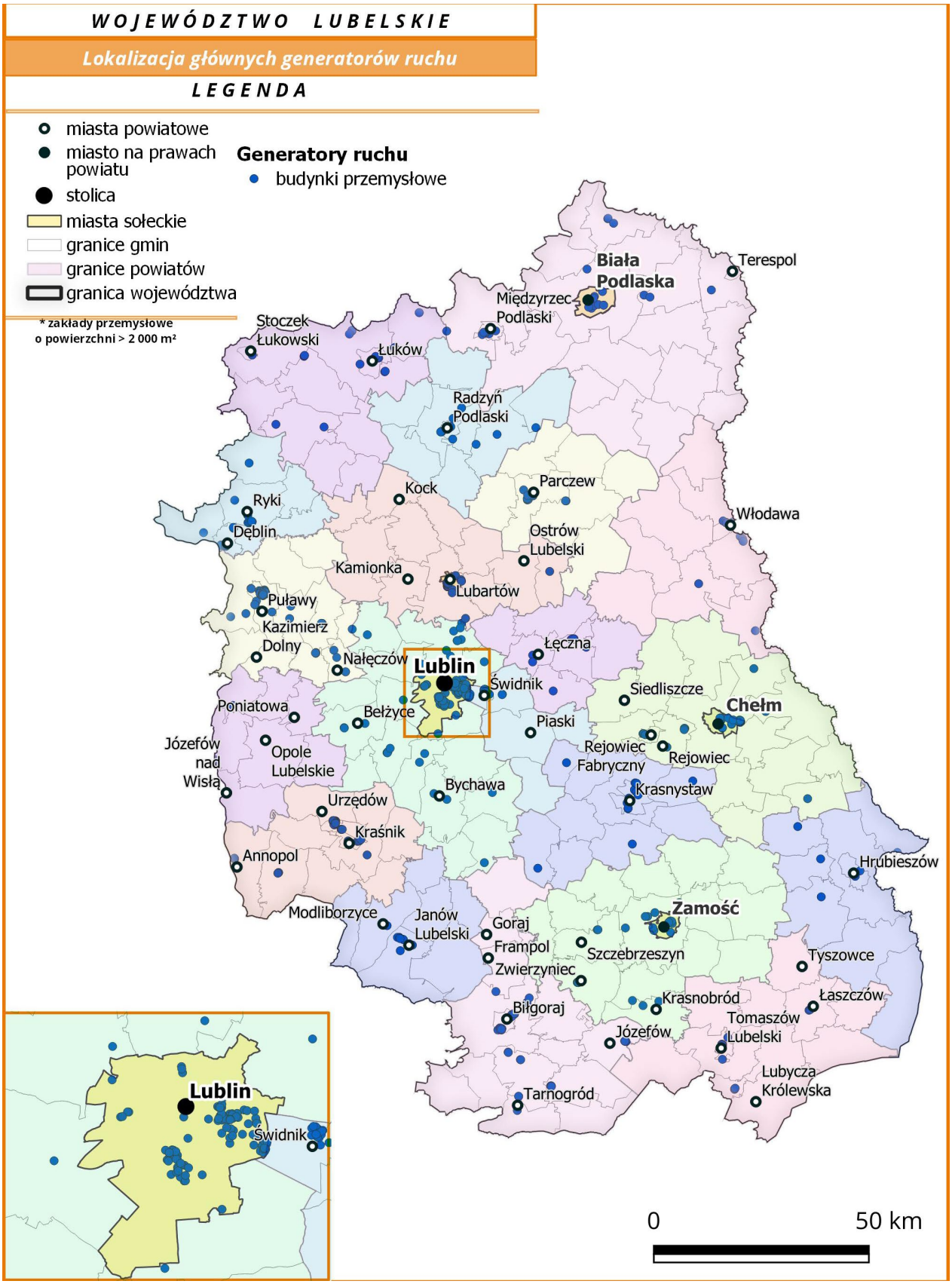
- Lubelski Park Naukowo-Techniczny,
- Regionalny Park Przemysłowy Świdnik
- Puławski Park Naukowo-Technologiczny,
- Południowo-Wschodni Park Naukowo-Technologiczny w Zamościu.

35 http://invest.lubelskie.pl

Rys. 3.9 Lokalizacja zakładów produkcyjnych.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT.



Rys. 3.10 Lokalizacja ośrodków handlu, budynków łączności, dworców i terminali.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT.



Rys. 3.11 Lokalizacja budynków przemysłowych.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT.

4

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DRÓG WOJEWÓDZKICH

4.1 Wykaz i przebiegi dróg wojewódzkich

W granicach województwa lubelskiego przebiega 67 dróg wojewódzkich, na których zarząd drogi w imieniu Zarządu Województwa Lubelskiego sprawuje Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Ich łączna długość wynosi około 2 269,18 km. W **Tab. 4.1** przedstawiono wykaz dróg wojewódzkich, wraz z ich przebiegiem oraz z kilometrażem i długością każdej z dróg, według stanu na październik 2022 roku.

Na **Rys. 4.1** pokazano przebiegi dróg wojewódzkich na tle podstawowej sieci drogowej województwa lubelskiego.

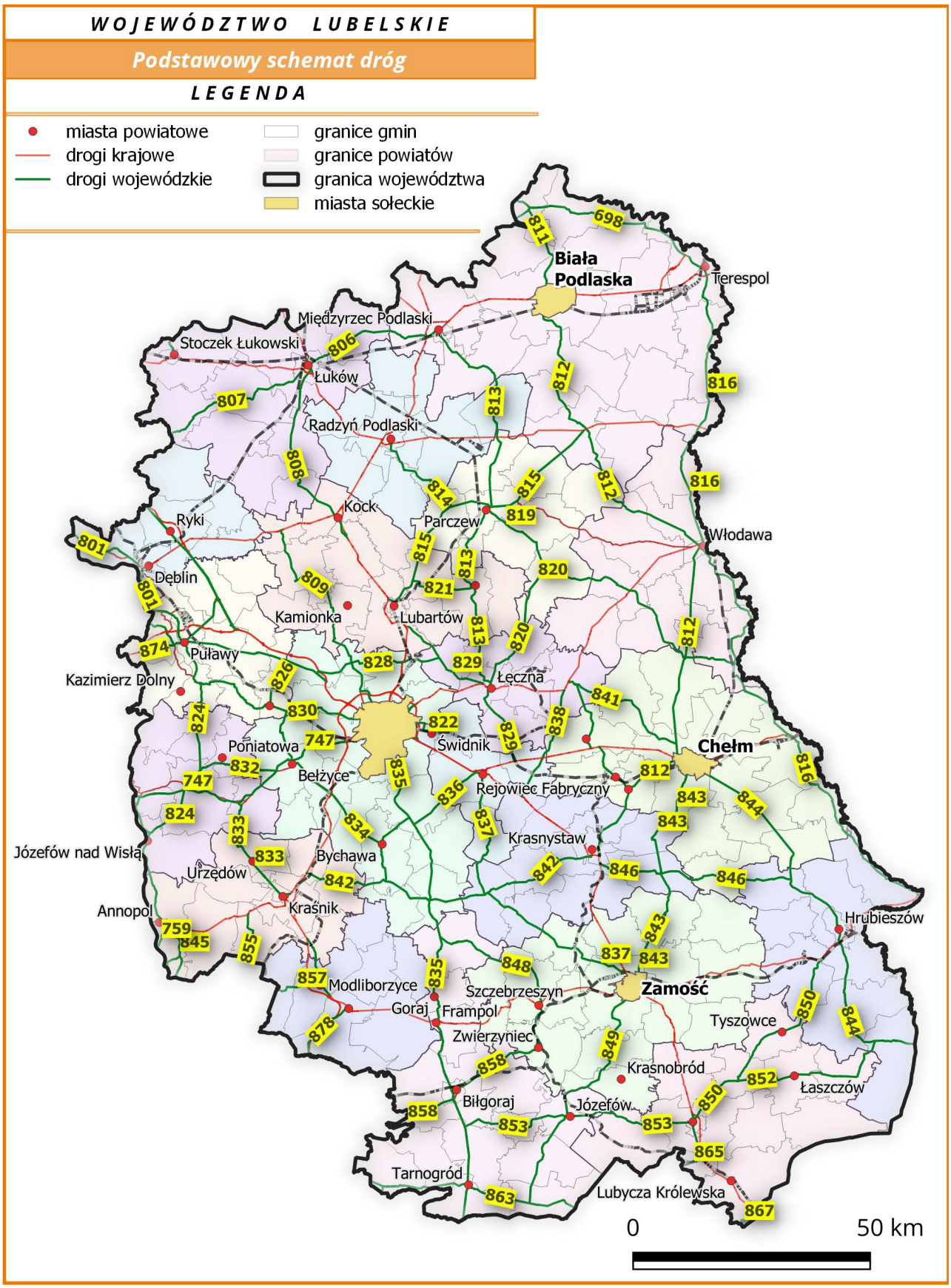
Tab. 4.1 Wykaz dróg wojewódzkich

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Długość odcinka	Klasa drogi
1.	**698**	Siedlce - Łosice - Konstantynów - Terespol	48,505	**G**
2.	**738**	Nowe Słowiki - Góra Puławska	8,064	**Z**
3.	**741**	DW738 - Bronowice Łęka - rz. Wisła - Wólka Gołębska - DW801	6,460	**Z**
4.	**743**	Góra Puławska - Karczunki - Sadłowice - Nasilków - rz. Wisła - Bochotnica - DW824	9,115	**Z**
5.	**747**	Iłża - Lipsko - Solec nad Wisłą - Opole Lubelskie - Bełżyce - S19	52,029	**GP**
6.	**755**	Ostrowiec Świętokrzyski - Ożarów (DK9) ... DK74 - Zawichost - Kosin (DW854)	4,475	**Z**
7.	**759**	(DW777) - Piotrowice - rz. Wisła - Zabełcze - Opoka Duża (DW854)	5,139	**Z**
8.	**801**	Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy - S12	35,497	**G**
		Dęblin (powrót)	0,424	
9.	**803**	Siedlce - Stoczek Łukowski	4,046	**Z**
10.	**806**	Łuków - Międzyrzec Podlaski	27,690	**Z**
11.	**807**	Maciejowice - Sobolew - Żelechów - Łuków	34,659	**Z**
12.	**808**	Łuków - Serokomla - Kock	41,51	**Z**
13.	**809**	Przytoczno - Kierzkówka - Krasienin - Lublin (gr. miasta)	49,431	**Z**
		Lublin (granica miasta) - S19	1,318	**G**
14.	**811**	Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska	21,951	**G**
15.	**812**	Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa – Chełm - Rejowiec - Krasnystaw	143,202	**GP**
16.	**813**	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - Łęczna	94,467	**G**
		Międzyrzec Podlaski, ul. Lubelska i Partyzantów (powrót)	0,284	
17.	**814**	Radzyń Podlaski - Suchowola - Żminne	20,928	**G**
18.	**815**	Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów	61,620	**G**

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Długość odcinka	Klasa drogi
19.	**816**	Terespol - Kodeń - Sławatycze - Włodawa - Dorohusk - Horodło - Zosin	164,203	**G**
20.	**819**	Parczew - Kołacze - Wola Uhruska	70,505	**Z**
21.	**820**	Sosnowica Dwór - Łęczna	29,688	**G**
22.	**821**	Klementynów - Ostrów Lubelski	13,680	**Z**
23.	**822**	DK12 (Węzeł Lublin Tatary) - Lublin (gr. miasta)	1,563	**G**
		Lublin (gr. miasta) - Port Lotniczy Lublin	6,216	**G**
24.	**823**	DK48 - Wola Wojcieszowska - rz. Wisła - Borowa (droga 801)	0,397	**Z**
25.	**824**	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annopol	80,673	**G**
		Puławy ul. Partyzantów (powrót)	0,092	
		Józefów nad Wisłą (powrót)	0,225	
26.	**825**	Kamień - Józefów	9,116	**Z**
27.	**826**	Markuszów - Nałęczów	10,934	**Z**
28.	**827**	Sadurki - Bełżyce	11,798	**Z**
29.	**828**	Garbów - Krasienin - Niemce - Jawidz	27,853	**Z**
30.	**829**	Łucka - Łęczna - Biskupice	40,225	**G**
31.	**830**	Lublin - Nałęczów - Bochotnica	37,971	**G**
32.	**831**	Stacja kolejowa Dęblin Rycice - DW801	1,165	**Z**
33.	**832**	Wola Rudzka - Poniatowa - Krężnica Okrągła	17,349	**Z**
34.	**833**	Chodel - Kraśnik	26,384	**G**
35.	**834**	Bełżyce - Niedrzwica Duża - Bychawa - Stara Wieś III	23,949	**Z**
36.	**835**	S17 - Lublin (gr. miasta)	2,078	**GP**
		Lublin (gr. miasta) - Wysokie - Biłgoraj	79,295	**GP**
		Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska	25,501	**G**
37.	**836**	Bychawa - Kębłów - Piaski - S17	28,156	**Z**
38.	**837**	Piaski - Żółkiewka - Nielisz - Sitaniec	64,389	**Z**
39.	**838**	Głębokie - Dorohucza - Trawniki - Fajsławice	24,797	**Z**
40.	**839**	Cyców - Siedliszcze - Marynin - Pawłów - Rejowiec	27,895	**Z**
41.	**840**	Stacja kolejowa Zarzeka - DW801	1,581	**Z**
42.	**841**	Cyców - Wierzbica - Staw	29,117	**Z**

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Długość odcinka	Klasa drogi
43.	**842**	Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	67,002	**G**
44.	**843**	Chełm - Kraśniczyn - Zamość	49,142	**Z**
45.	**844**	Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa	83,359	**G**
46.	**845**	droga 801 - Gołąb Piaski - stacja kolejowa Gołąb	3,708	**Z**
47.	**846**	Małochwiej Duży - Wojsławice - Teratyn	42,549	**Z**
48.	**847**	DW801 -Stacja kolejowa Puławy Azoty	2,100	**Z**
49.	**849**	Zamość - Jacnia - Józefów - Wola Obszańska	55,633	**Z**
50.	**850**	Tomaszów Lubelski -Józefówka - Alojzów	48,544	**G**
51.	**851**	Stacja kolejowa Puławy Ruda - DW874	0,493	**Z**
52.	**852**	Józefówka - Nowosiółki - Witków	35,549	**G**
53.	**853**	Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski	51,533	**G**
54.	**854**	Annopol - Kosin - Antoniów - Gorzyce	14,273	**G**
55.	**855**	Olbięcin - Zaklików - Stalowa Wola	10,964	**G**
56.	**857**	Zaklików - Modliborzyce	9,895	**Z**
57.	**858**	Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczebrzeszyn	43,345	**G**
58.	**860**	DW830 - stacja kolejowa Małe Sadurki	2,600	**Z**
59.	**863**	Kopki - Krzeszów - Tarnogród - Cieszanów	46,287	**Z**
60.	**865**	Jarosław - Oleszyce - Cieszanów - Bełżec	4,711	**G**
61.	**867**	Oleszyce - Lubaczów - Podemszczyzna - Werchrata - Hrebenne	6,210	**G**
62.	**874**	Zarzecze - Puławy - Kurów - Garbów - droga ekspresowa S12/S17	41,742	**G**
		S12/S19 - Lublin	2,497	
		Puławy, ul. Centralna (powrót)	0,701	
63.	**877**	Naklik - Leżajsk - Łańcut - Dylągówka - Szklary	1,510	**G**
64.	**bez nr**	dawna DK17 (granica województwa - Ryki – węzeł S17 Kurów Zachód)	33,700	**G**
65.	**bez nr**	dawna DK19 (Lublin –Kraśnik - Janów Lubelski – granica województwa)	75,425	**G**
66.	**bez nr**	dawna DK74 w Kraśniku	1,657	**G**
67.	**bez nr**	dawna DK74 w Tomaszowie Lubelskim	8,784	**G**

Źródło: ZDW



Rys. 4.1 Podstawowy układ drogowy województwa lubelskiego
Źródło: opracowanie własne

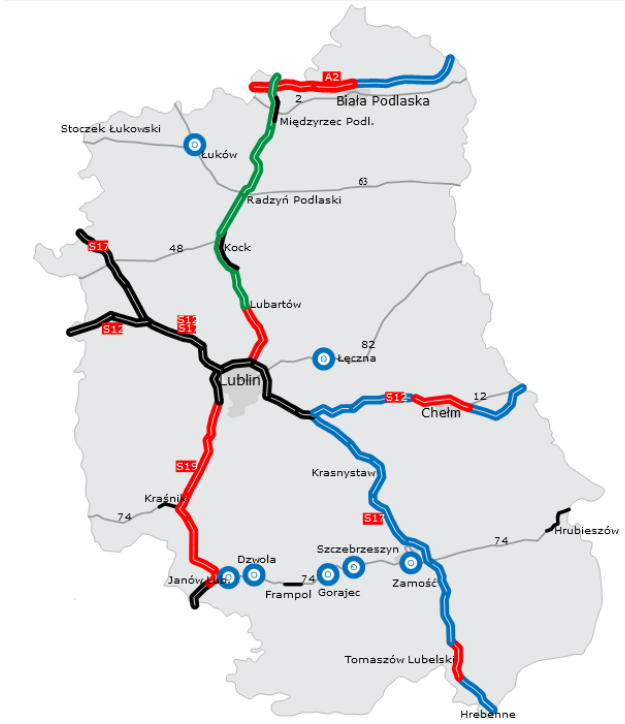
4.2 Charakterystyka techniczno-funkcjonalna dróg wojewódzkich

4.2.1 Układ dróg wojewódzkich na tle systemu transportowego województwa (w tym sieci autostrad i dróg ekspresowych)

Przebiegi dróg wojewódzkich w województwie lubelskim są zróżnicowane, część z nich pełni istotną funkcję transportowa w układzie drogowym województwa, łącząc główne miasta województwa oraz pozostałe miasta, główne drogi krajowe, a także przejścia graniczne, stanowiące wschodnią granicę Unii Europejskiej. Niektóre z nich spełniają już obecnie funkcję głównych ciągów drogowych, a niektóre mają bardzo krótkie przebiegi lub mają znaczenie tylko lokalne.

Podstawowy układ transportowy województwa lubelskiego w układzie krajowym stanowią obecnie[36]:

- drogi krajowe:
  - autostrada A2 (odcinkowo w przetargu lub w trakcie realizacji) oraz odcinki DK2 niezastąpione jeszcze autostradą,
  - droga ekspresowa S12 (w przygotowaniu, odcinkowo w trakcie realizacji, odcinkowo zrealizowana) oraz odcinki DK12 niezastąpione jeszcze drogą ekspresową,
  - droga ekspresowa S17 ((w przygotowaniu, odcinkowo w trakcie realizacji, odcinkowo zrealizowana) oraz odcinki DK17 niezastąpione jeszcze drogą ekspresową,
  - droga ekspresowa S19 (odcinkowo w przygotowaniu, w przetargu lub w trakcie realizacji, odcinkowo zrealizowana) oraz odcinki DK19 niezastąpione jeszcze drogą ekspresową,
  - DK48, DK63, DK68, D74, DK76, DK82,
- drogi wojewódzkie:
  - DW698: *Siedlce –Łosice* – Konstantynów – Terespol (DK2),



Drogi krajowe (stan na listopad 2021 roku):
w użytkowaniu, w realizacji, w przetargu, w przygotowaniu

Rys. 4.2 Mapa stanu budowy dróg krajowych w województwie lubelskim
Źródło: https://www.gov.pl/web/gddkia

  - DW738 na odcinku: *Nowe Słowiki (DK48)* – węzeł S12Puławy Zachód,
  - DW747: *Iłża (DK9) – Lipsko (DK79) –Solec nad Wisłą* – Opole Lubelskie –Bełżyce –węzeł S19 Lubin Węglin,
  - DW801: *Warszawa – Karczew – Wilga – Maciejowice* – Dęblin (DK48) – Puławy węzeł S12 Puławy Wisła,
  - DW811: *Sarnaki (DK19)* – Konstantynów – Biała Podlaska (DK2),
  - DW812: Biała Podlaska (DK12) – Wisznice (DK63) – Włodawa (DK82) – Chełm (DK12) – Rejowiec – Krasnystaw (DK17),

36 Przebieg poza granicami województwa lubelskiego podano kursywą.

- DW816: Terespol (DK2/DW698) – Kodeń – Sławatycze (DK63) – Włodawa (DK82) – Dorohusk (DK12) – Horodło – Zosin (DK74),
- DW824 na odcinku: węzeł S12 Puławy Wschód – Puławy – Opole Lubelskie – Józefów nad Wisłą – Annopol (DK74),
- DW835: Lublin – Wysokie – Frampol (DK74) Biłgoraj – Tarnogród – *Sieniawa – Tryńcza (DK77) – węzeł A4 Przeworsk – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska (DW886)*,
- DW842: Rudnik Kolonia (DK19) – Rudnik Szlachecki – Stara Wieś Druga – Wysokie – Krasnystaw (DK17),
- DW844: Chełm (DK12) – Hrubieszów (DK74) – Witków –Dołhobyczów – przejście graniczne PL-UA Dołhobyczów-Uhrynów,
- DW855 Olbięcin (DK74) – Węglin – Zaklików – Stalowa Wola (DK77).
- DW858 (Zarzecze) – Biłgoraj – Zwierzyniec – Szczebrzeszyn,
- DW865 Jarosław – Oleszyce – (Cieszanów) – Bełżec,
- DW867 Oleszyce – Lubaczów – Podemszczyzna – (Werchrata) – Hrebenne.

Mając na uwadze postępującą realizację kolejnych odcinków autostrady A2 oraz dróg ekspresowych S12, S17 i S19, należy funkcjonalnie uzupełnić ich przebiegi prawidłowymi i mocnymi transportowo układami pozostałych dróg krajowych oraz ciągami drogowymi tworzonymi przez drogi wojewódzkie oraz przez wybrane pozostałe drogi wojewódzkie lub ich odcinki.

Istotną barierą w transporcie drogowym jest zbyt mała liczba mostów na dużych rzekach, rozlokowanych w zbyt dużych odległościach od siebie, co z kolei powoduje konieczność nadrabiania trasy, żeby przejechać na drugi brzeg rzeki. W ciągu następujących dróg wojewódzkich nadal występują nieciągłości na rzekach, niekiedy nawet nieobsługiwane przez promy:

- DW741: przeprawa promowa pomiędzy Łęką i Wólką Gołębską (DW801) na rzece Wisła,
- DW743: przeprawa promowa pomiędzy Nasiłowem i Bochotnicą (DW824) na rzece Wisła,
- DW755: przeprawa promowa pomiędzy województwami świętokrzyskim (Zawichost) i lubelskim (koło m. Janików) na rzece Wisła,
- DW759: nieciągłość pomiędzy województwami świętokrzyskim (Piotrowice) i lubelskim (Zabełcze) na rzece Wisła,
- DW823: nieciągłość pomiędzy województwami mazowieckim (Borek) i lubelskim (Borowa, DW801) na rzece Wisła.

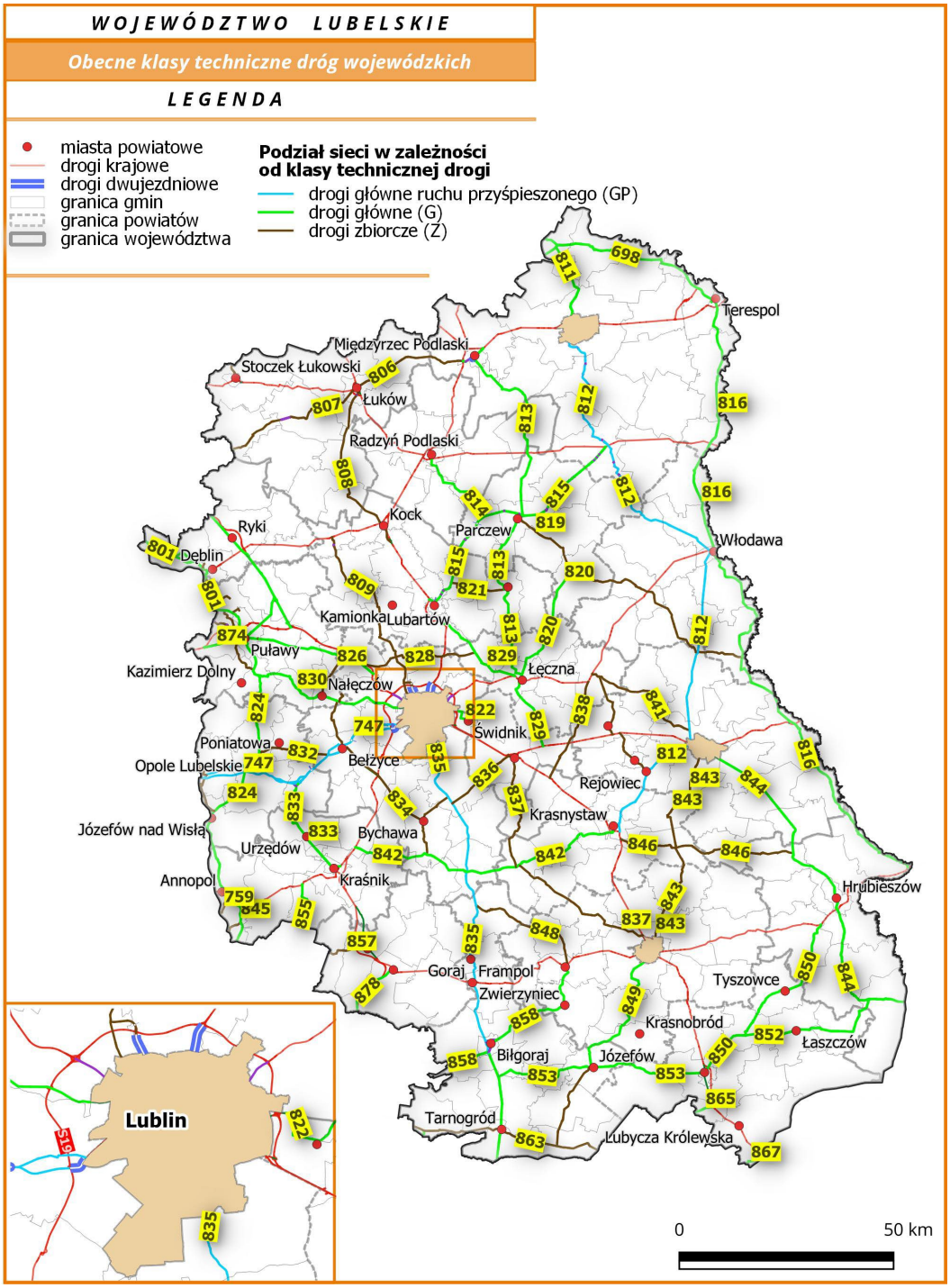
4.2.2 Klasy techniczne

Drogi publiczne podzielone są na przypisane im odpowiednie kategorie dróg ujętych w ustawie *o drogach publicznych*[37] oraz wynikające z wymogów technicznych i użytkowych klasy techniczne [38], odpowiednie dla funkcji danej drogi w sieci drogowej. Kategoria drogi wynika z jej funkcji w sieci drogowej Polski, a także z organu nią zarządzającego. Klasa techniczna drogi warunkowana jest wymogami technicznymi i użytkowymi, m.in. kategorią drogi oraz szerokością pasa ruchu. W ramach przebudowy dróg klas technicznych GP, G lub Z, dopuszcza się przyjęcie klasy technicznej o jeden poziom niższej, tj. odpowiednio z GP na G, z G na Z oraz z Z na L.

Drogi wojewódzkie do marca 2015 roku, mogły posiadać klasę techniczną G (główna) oraz Z (zbiorcza) lub wyjątkowo GP (główna ruchu przyspieszonego).

37 Art. 2 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

38 §4 ust. 1 pkt. 3, 4, 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.



Rys. 4.3 Klasy techniczne dróg wojewódzkich
Źródło: opracowanie własne

Obecnie[39] od marca 2015 roku, drogi wojewódzkie powinny cechować się klasami technicznymi GP (główna ruchu przyspieszonego) oraz G (główna). Jednak, mając na uwadze parametry techniczne i użytkowe istniejącej sieci dróg wojewódzkich, znajdują się w niej również drogi odpowiadające wcześniej i obecnie klasie technicznej Z (zbiorcza). Drogi tej klasy technicznej nie stały się samoistnie, po zmianie rozporządzenia, drogami wyższych klas technicznych. Dlatego też posiadają one nadal klasę techniczną Z, którą można podwyższyć na klasę techniczną G lub GP, tylko w przypadku możliwości rozbudowy drogi.

39 §4 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W województwie lubelskim na sieci dróg wojewódzkich jest obecnie [40]:

- 276,6 km dróg klasy technicznej GP,
- 1 224,1 km dróg klasy technicznej G,
- 768,5 km dróg klasy technicznej Z.

4.2.3 Odcinki nienormatywne – szerokości i skrajnie pionowe

Dla poszczególnych kategorii dróg oraz nadanych im klas technicznych, określone są minimalne parametry dotyczące:

- szerokości pasa ruchu – wyznaczające szerokość jezdni,
- wysokości skrajni pionowej obiektów nad drogą.

Szerokość jezdni jest ważnym czynnikiem oddziałującym na bezpieczeństwo ruchu drogowego i prędkość ruchu pojazdów. Szerokość pasa ruchu dla dróg wojewódzkich[41], w zależności od klasy technicznej drogi, poza terenem zabudowanym powinna wynosić dla dróg klasy technicznej:

- GP i G jednojezdniowych – 3,5 m,
- GP i G dwujezdniowych – 3,5 m pas skrajny, pozostałe – od 3,0 do 3,5 m,
- Z – od 3,0 do 3,5 m.

Natomiast w terenie zabudowanym, w ramach uspokajania ruchu[42], dopuszcza się dla dróg klasy technicznej:

- G jednojezdniowych – 3,25 m,
- G dwujezdniowych – 3,25 m pas skrajny, pozostałe pasy – od 2,75 do 3,25 m,
- Z – od 2,75 do 3,25 m.

Dlatego też jako odcinek nienormatywny poza obszarem zabudowanym przyjmuje się odcinki dróg klasy technicznej GP oraz G z szerokością jezdni mniejszą od 7,0 m i odcinki dróg klasy technicznej Z o szerokość jezdni mniejszej od 6,0 m.

Uwzględniając wymogi minimalnej szerokości jezdni, na sieci dróg wojewódzkich ZDW występuje 1 572,8 km (70,6% dróg) odcinków nienormatywnych:

- 24,2 km dróg klasy technicznej Z o szerokości jezdni poniżej 5,50 m, w tym,
  - 3,7 km dróg o szerokości jezdni od 4,00 do 4,50 m,
  - 20,5 km dróg o szerokości jezdni 5,00 m,
- 159,8 km dróg klasy technicznej Z o zmiennej szerokości jezdni od 5,00 do 6,00 lub 7,00 m,
- 171,7 km dróg klasy technicznej Z o zmiennej szerokości jezdni od 5,50 do 6,00, 7,00 lub 9,00 m,
- 84 km dróg klasy technicznej G o zmiennej szerokości jezdni od 5,00 m do 7,00 m,
- 272,9 km dróg klasy technicznej G o zmiennej szerokości jezdni od 5,50 m do 6,00 lub 7,00 m,
- 418,9 km dróg klasy technicznej G o szerokości jezdni 6,00 m,
- 298,1 km dróg klasy technicznej G o zmiennej szerokości jezdni od 6,00 do 7,00, 9,00 lub 10,00 m,
- 143,2 km dróg klasy technicznej GP o zmiennej szerokości jezdni od 6,00 do 7,00 m,

Łącznie wymogów minimalnej skrajni poziomej – szerokości jezdni dla drogi danej kasy technicznej, nie spełnia:

- 355,7 km dróg klasy technicznej Z,
- 1 073,9 km klasy technicznej G,
- 143,2 km klasy technicznej GP.

Wymagana ustawowo wysokość obiektów nad jezdnią warunkowana jest m.in. klasą techniczną drogi. Nienormatywna skrajnia pionowa – czyli niższa od wymaganej, uniemożliwia przejazd pojazdów nienormatywnych, a także często pojazdów normatywnych. Normatywna skrajnia

40 Stan na październik 2022 roku – dane ZDW.
41 Ibid. §15 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2.
42 Ibid. §15 ust. 3 i 4.

pionowa na drogach wojewódzkich [43] wynosi dla klasy technicznej:

- GP – 4,70 m nad jezdnią,
- G oraz Z – 4,60 m nad jezdnią.

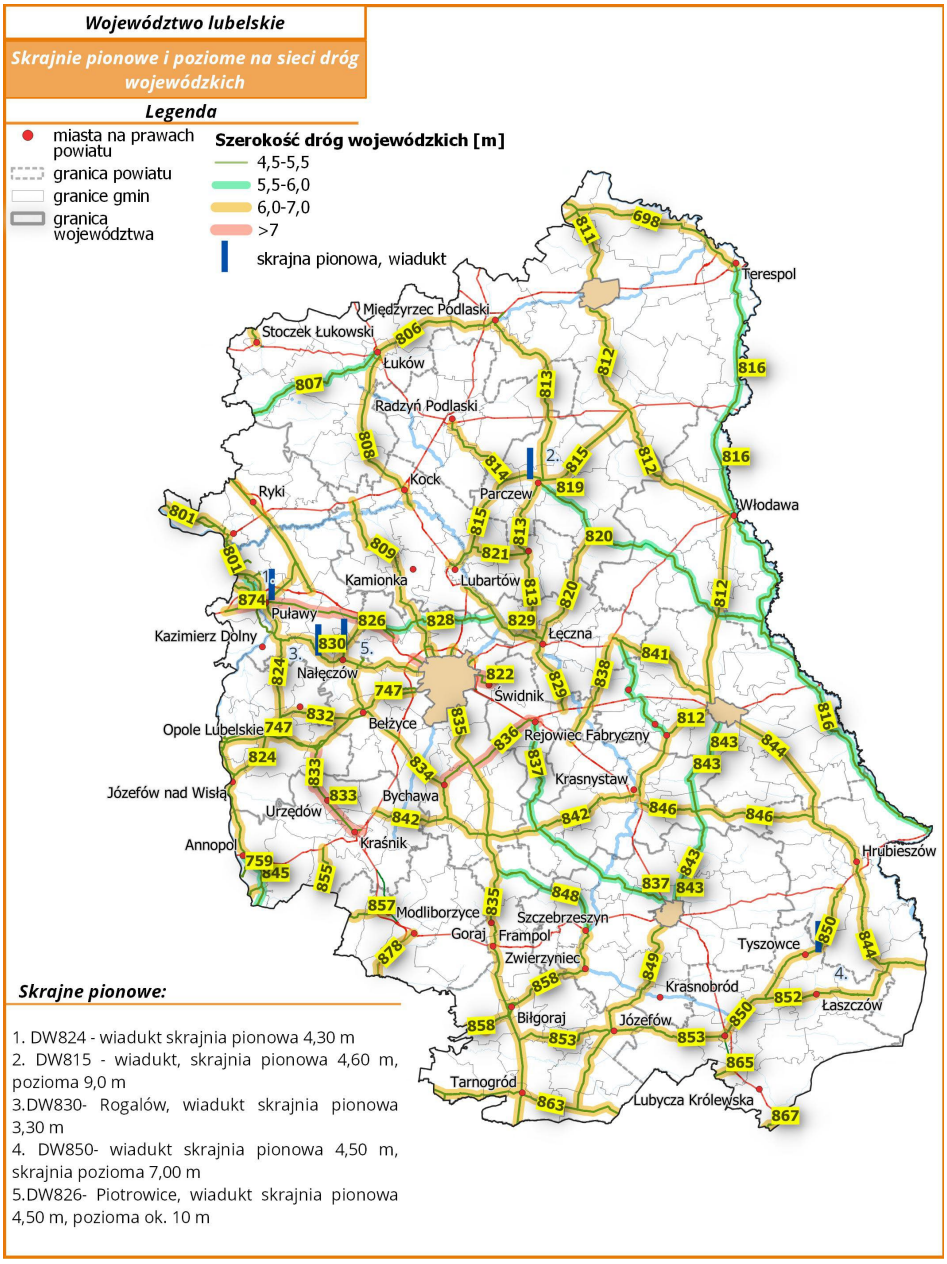
Skrajnia pionowa 4,50 m odpowiada drodze klasy technicznej L lub D.

W przypadku remontu lub przebudowy drogi, kiedy obiekty nad drogą nie są objęte tymi robotami, dopuszcza się zmniejszenie [44] skrajni pionowej dla dróg klasy technicznej:

- GP – do 4,5 m nad jezdnią,
- G oraz Z – do 4,2 m nad jezdnią.

Na pięciu drogach wojewódzkich zlokalizowane są obiekty o nienormatywnej skrajni pionowej:

- DW815 (klasa techniczna G) – wiadukt kolejowy k/m. Królewski Dwór o wysokości 4,55 m,
- DW824 (klasa techniczna G) – wiadukt kolejowy w Puławach o wysokości 4,30 m,
- DW826 (klasa techniczna Z) – wiadukt kolejowy w m. Piotrowice o wysokości 4,50 m,



Rys. 4.4 Skrajnie pionowe i poziome dróg wojewódzkich
Źródło: opracowanie własne

43 Ibid. §54 ust. 2.

44 Ibid. §54 ust. 3.

- DW830 (klasa techniczna G) – wiadukt kolejowy w m. Rogalów o wysokości 3,30 m,
- DW850 (klasa techniczna G) – wiadukt rozebranej bocznicy kolejowej w m. Lipowiec o wysokości 4,50 m.

Na **Rys. 4.4** pokazano odcinki dróg wojewódzkich o nienormatywnej szerokości jezdni oraz lokalizację obiektów o nienormatywnej skrajni pionowej.

4.2.4 Nośność dróg i mostów

Drogi wojewódzkie, tak jak obecnie wszystkie drogi publiczne w Polsce, obligatoryjnie muszą posiadać (zgodnie z Wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i aktualnymi wymogami polskiego ustawodawstwa [45]) nawierzchnię o nośności 115 kN/oś, dostosowaną do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t. Pojazdy te są pojazdami normatywnymi, przez co są dopuszczone do ruchu na każdej drodze publicznej.

Rzeczywista nośność większości w województwie lubelskim wynosi obecnie, zgodnie z wymogami technicznymi dla dróg wojewódzkich sprzed wyroku TSUE [46] - 80 kN/oś. Niektóre odcinki posiadają wyższą nośność – 100 kN/oś oraz 115 kN/oś.

Obecnie tylko w ramach budowy, przebudowy lub rozbudowy, drogi wojewódzkie realizowane były (i nadal są) jako drogi o nośności 115 kN/oś. Także nowe drogi wojewódzkie powstałe w wyniku przekazania lub przejęcia odcinka drogi krajowej[47], w większości legitymują się wymaganą obecnie nośnością 115 kN/oś.

W przypadku obiektów inżynierskich – mostów, nowe obiekty posiadają nośność 50 t, a przy remontach i przebudowach obiektów istniejących dąży się do uzyskania nośności co najmniej 40 t.

Obiekty mostowe o niższej nośności uznaje się za obiekty nienormatywne, co przyczynia się do wprowadzania ograniczeń ruchu pojazdów ciężarowych, a niekiedy i dostawczych.

Ze względu na zły stan techniczny dróg oraz obiektów inżynierskich wprowadza się punktowe lub odcinkowe ograniczenia ruchu dla pojazdów ciężarowych. Jest to szczególnie odczuwalne przy ograniczeniach dla pojazdów poniżej 30 t DMC – wówczas ruch pojazdów ciężarowych odbywać się musi poprzez trasy objazdowe, co powoduje nadkładanie drogi, wydłużanie czasu przejazdu, a co za tym idzie spadek efektywności transportowej i wzrost kosztów transportu.

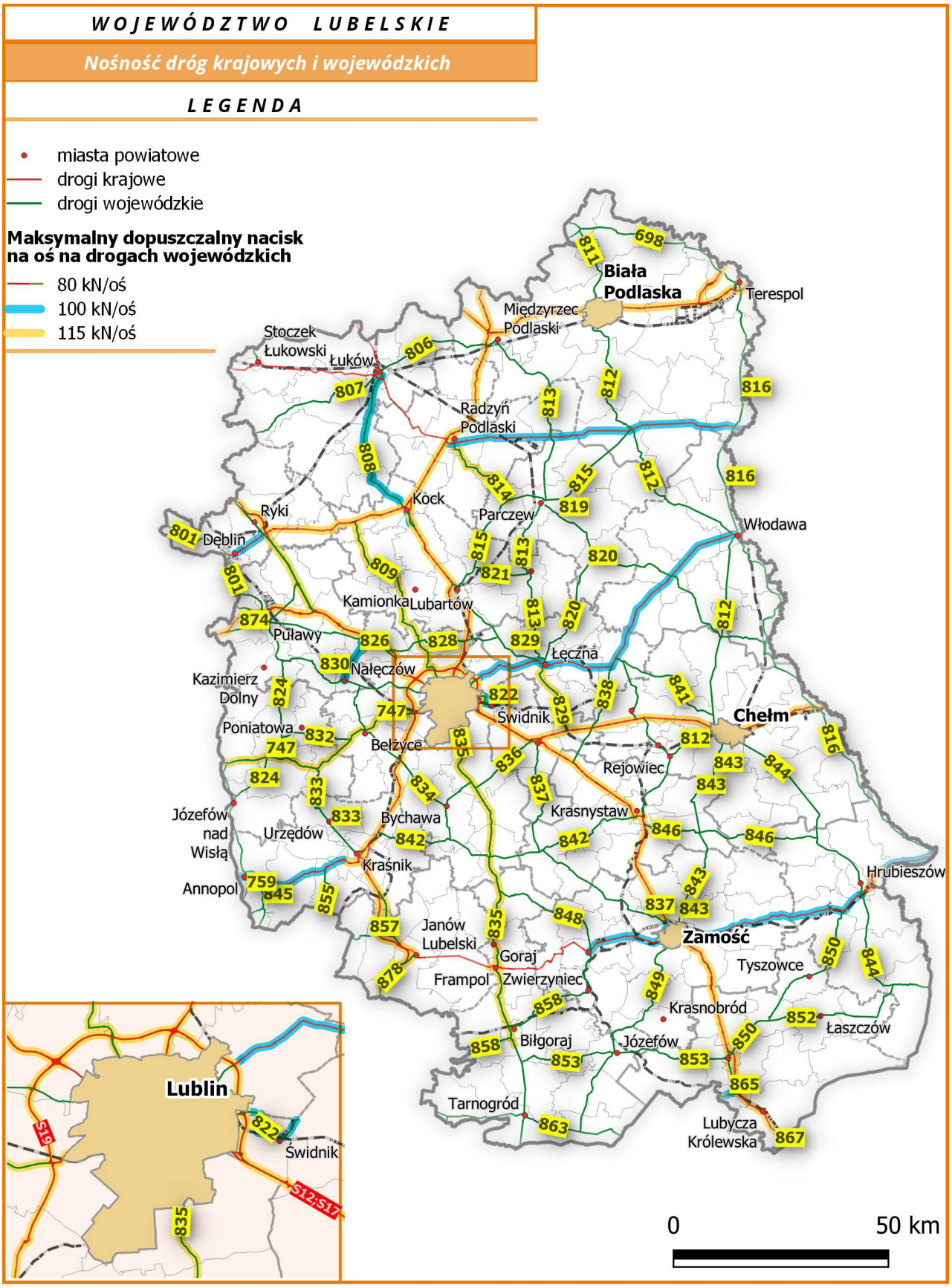
Natomiast drogi i obiekty cechujące się ograniczeniami poniżej 20 t tworzą istotne bariery komunikacyjne dla transportu towarów, co wpływa na wzrost marginalizacji danych obszarów województwa – wpływa na ograniczanie swobody działalności gospodarczej i handlu.

Na **Rys. 4.5** pokazane zostały drogi krajowe i wojewódzkie w województwie lubelskim w podziale na nośności jezdni (80-100-115 kN/oś).

45 Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21.03.2019 r. w sprawie C-127/17 oraz art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

46 Poprzednie brzmienie art. 41 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.

47 Odcinki dróg krajowych przekazane w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych lub przejęte w trybie art. 10 ust. 1, 2, 3.ustawy.



Rys. 4.5 Nośność dróg krajowych i wojewódzkich
Źródło: opracowanie własne

4.2.5 Skrzyżowania z liniami kolejowymi

Jedną z barier dla transportu drogowego, oprócz rzek i innych rodzajów wód płynących, są linie kolejowe. Zazwyczaj skrzyżowania dróg wojewódzkich z liniami kolejowymi występują w formie przejazdu kolejowo-drogowego w jednym poziomie. Powoduje to ograniczenia w ruchu drogowym nie tylko na czas przejazdu pociągu, ale także na chwilę przed jego przejazdem. Szczególnie odczuwalne jest to na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A (przejazdy strzeżone z sygnalizatorami drogowymi i rogatkami) oraz kategorii B (przejazdy z samoczynnym systemem przejazdowym z sygnalizatorami drogowymi i rogatkami) oraz C (przejazdy z samoczynnym systemem przejazdowym z sygnalizatorami drogowymi). Na nich pojazdy zatrzymywane są na określony czas przed fizycznym przejazdem pociągu przez przejazd, co wynika z przepisów kolejowych.

Niektóre skrzyżowania dróg wojewódzkich z liniami kolejowymi odbywają się w drugim poziomie, najczęściej droga biegnie nad linią kolejową. Jest to najbezpieczniejszy rodzaj skrzyżowania ruchu drogowego z ruchem kolejowym oraz niepowodujący przerw i opóźnień zarówno w ruchu kolejowym, jak i w ruchu drogowym.

W celu zwiększenia zarówno poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ruchu kolejowego, jak i niwelowania zbędnych barier komunikacyjnych dla ruchu drogowego, co najmniej na głównych ciągach drogowych drogi wojewódzkie powinny kryzować się z liniami kolejowymi w drugim poziomie – wiadukt lub tunel.

4.3 Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich

Generalne Pomiary Ruchu (GPR), przeprowadzane cyklicznie co 5 lat na sieci dróg krajowych i dróg wojewódzkich, są podstawowym źródłem informacji o ruchu drogowym dla zarządców dróg krajowych i wojewódzkich. Dane z GPR są niezbędne dla realizacji wszelkich zadań związanych z zarządzaniem, utrzymaniem i planowaniem rozwoju sieci drogowej, a także do analiz środowiskowych i ekonomicznych. Wyniki GPR – Średni dobowy ruch roczny (SDRR), są wykorzystywane także przy:

- planowaniu budowy dróg,
- planowaniu przebudowy dróg istniejących,
- projektach organizacji ruchu,
- podejmowaniu decyzji związanych z klasyfikacją funkcjonalną dróg,
- ustalaniu ciągów drogowych,
- nadawaniu poszczególnym drogom priorytetów w sieci drogowej.

SDRR wykorzystywany jest także przez komendy policji, samorządy, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, GUS, uczelnie, jednostki naukowe itp., przy realizowaniu zadań własnych.

Obecnie, ze względu na spowodowane pandemią COVID-19 przesunięcie przeprowadzenia i zakończenia GPR2020 na rok 2021, w odniesieniu do SDRR w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich w województwie lubelskim, zachodzi konieczność bazowania na wynikach dotychczasowego GPR2015, przedstawionych na **Rys. 4.6**. Należy mieć jednak na uwadze to, że GPR2015 nie uwzględniał powstałych po roku 2015 obwodnic i nowych odcinków dróg (np. most na Wiśle w Solcu nad Wisłą w ciągu DW747, odcinki dróg ekspresowych S12, S17, S19). Wysokość SDRR na tych drogach będzie znana dopiero w ramach wyników GPR2020, który pokaże jaki wpływ mają nowe odcinki dróg krajowych na zmiany SDRR na pozostałych drogach w obszarze ich oddziaływania. Nowe odcinki dróg krajowych mogą mieć dwojaki wpływ na SDRR na pozostałych drogach krajowych i wojewódzkich – na jednych może nastąpić jego wzrost, na innych spadek. Dlatego dopiero po ogłoszeniu wyników GPR2020 będzie można ostatecznie zweryfikować rzeczywisty stan sieci drogowej województwa wynikający z poziomu SDRR na każdej z dróg.

Średni SDRR w GPR2015 dla dróg wojewódzkich w województwie lubelskim wynosi 2 797 poj./dobę i jest większy o około 3,17% niż SDRR w GPR2010 wynoszący 2 711 poj./dobę. Wskaźnik zmian ruchu w województwie w latach 2010-2015 wyniósł 1,03 i był wyższy od wskaźnika za lata 2005-2010 wynoszącego 1,17).

Obecny SDRR w GPR2015 na drogach wojewódzkich jest niższy o około 21,5%, niż średni SDRR dla dróg wojewódzkich w Polsce wynoszący 3 520 poj./dobę. Na drogach krajowych województwa lubelskiego SDRR w GPR2015 wynosił 8 100 poj./dobę, przy SDRR krajowym wynoszącym 11 178 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu na drogach krajowych w latach 2010-2015 był na zbliżonym poziomie co dla dróg wojewódzkich – wynosił 1,04.

Na sieci dróg wojewódzkich ZDW SDRR wyższy niż średni (2 797 poj./dobę), występował na całej lub większej długości:

- ciągu DW801 – DW824[48],
- ciągu DW811 – DW812,
- DW747 (Opole Lubelskie – Lublin[49]),
- DW824 (Żyrzyn - Puławy),
- ciągu DW826 – (DW830) – DW827 – DW834 – DW842,
- DW839 (DK12 k/m. Marynin – Rejowiec),
- DW844 (Chełm – Hrubieszów),
- DW829, DW830, DW832, DW835, DW858, DW865, DW874 (ówczesny odcinek DK12),

oraz na wybranych krótkich odcinkach:

- DW698: Kukuryki (DK68) – Terespol (DK12),
- DW738: S12 – Góra Puławska (DW874),
- DW806 koło Łukowa,
- DW807 koło Łukowa,

[48] Bez odcinka DW824 Żyrzyn (S17) – Puławy (DW801).

[49] Przed wybudowaniem nowego mostu na Wiśle w Solcu nad Wisłą łączącego odcinki DW747 po stronie województwa mazowieckiego i lubelskiego.

- DW813 koło Międzyrzecza Podlaskiego,
- DW815 koło Parczewa oraz koło Lubartowa,
- DW820 koło Łęcznej,
- DW833 koło Kraśnika,
- DW837 koło Zamościa,
- DW843 koło Chełma oraz koło Zamościa,
- DW849 koło Zamościa,
- DW850 koło Tomaszowa Lubelskiego,
- DW865 koło Tomaszowa – Lubelskiego.

Największy SDRR powyżej 6 tys. poj./dobę występował na odcinkach:

- DW801 koło Puław,
- DW811 koło Białej Podlaskiej,
- DW812 koło Krasnegostawu
- DW813 koło Międzyrzecza Podlaskiego,
- DW824: Żyrzyn (S17) – Puławy – Bochotnica (DW830) oraz koło Opola Lubelskiego,
- DW830 koło Nałęczowa,
- DW833 koło Kraśnika,
- DW835 koło Lublina oraz Frampol (DK74) – Biłgoraj – DW853 k/m. Majdan Nowy,
- DW844 koło Hrubieszowa,
- DW874 (cała droga),

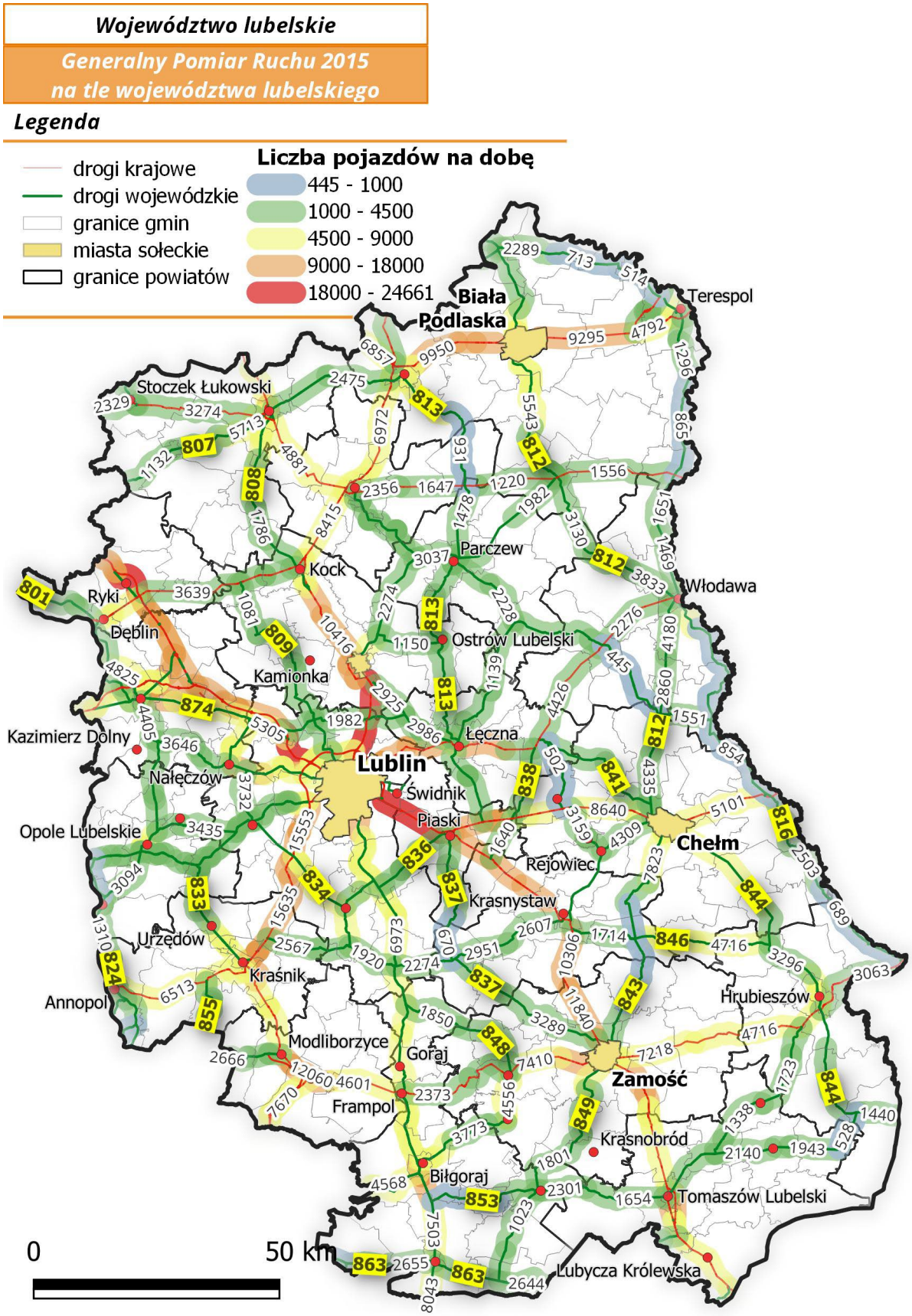
natomiast SDRR powyżej 10 tys. poj./dobę występował na odcinkach:

- DW824: Żyrzyn – Puławy, w Puławach,
- DW830 w Nałęczowie,
- DW833 w Kraśniku,
- DW835 przy Lublinie oraz Biłgoraj – DW853 k/m. Majdan Nowy,
- DW874: Puławy – Końskowola.

Natomiast na następujących drogach wojewódzkich w GPR2015 występował SDRR poniżej poziomu 1 000 poj./dobę:

- na odcinkach: DW698, DW813, DW816, DW819, DW837, DW839, DW843, DW846, DW852, DW853,
- na całej długości: DW741, DW743, DW755, DW759, DW825, DW823, DW831, DW840, DW845, DW847, DW851, DW860, DW867.

Na **Rys. 4.6** zobrazowane zostały wyniki GPR2015 w województwie lubelskim dla dróg krajowych i wojewódzkich w podziale na pięć grup poziomów SDRR: 445-1 000, 1 000 – 4 500, 4 500 – 9 000, 9 000 – 18 000 i 18 000 – 24 661 poj./dobę.



Rys. 4.6 GPR 2015
Źródło: opracowanie własne

4.4 Infrastruktura piesza i rowerowa

Istotnym elementem ruchu drogowego jest także ruch pieszy i ruch rowerowy. Piesi i rowerzyści stanowią także grupę tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dlatego też o ich bezpieczeństwo na drogach należy zadbać przede wszystkim poprzez odpowiednią infrastrukturę i bezpieczne prowadzenie ich ruchu względem ruchu pojazdów przestrzeni pasa drogowego.

W aspekcie dróg wojewódzkich infrastrukturę pieszą i rowerową dzieli się na dwie grupy:

- Infrastrukturę w miastach:
  - obustronne chodniki,
  - drogi dla rowerów, ścieżki pieszo-rowerowe, pasy ruchu dla rowerzystów na jezdni,
  - przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów, w tym sterowane sygnalizacją świetlną,
  - kładki piesze i/lub rowerowe lub tunele dla pieszych i lub rowerzystów,
  - azyle dla pieszych lub rowerzystów na jezdni,
- Infrastrukturę w małych miejscowościach i pomiędzy nimi:
  - co najmniej jednostronne chodniki,
  - drogi dla rowerów oraz ścieżki pieszo-rowerowe, także pomiędzy miejscowościami,
  - przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów,
  - azyle dla pieszych lub rowerzystów na jezdni.

Pomimo tego, że chodniki są sukcesywnie rokrocznie realizowane, to jeszcze nie wszystkie miejscowości położone w ciągach dróg wojewódzkich wyposażone są chociażby w chodniki po jednej stronie drogi.

Obecnie na 23 drogach wojewódzkich (**Tab. 2.1. w rozdziale 2 Załącznika do *PRSD***) zlokalizowanych jest łącznie 161,004 km tras rowerowych, w tym 75,681 km dróg dla rowerów i 85,323 km ścieżek pieszo-rowerowych.

Najdłuższy ciąg pieszy o długości 18,349 km występuje w postaci ścieżki pieszo-rowerowej na DW747. Natomiast najdłuższy ciąg ścieżki rowerowej (łącznie odcinkowo droga dla roweru lub ścieżka pieszo rowerowa) występuje na DW816 – 24,136 km, DW747 – 18,349 km i na DW829 – 18,045 km. Corocznie przybywają kolejne kilometry ścieżek rowerowych, w tym także jako kontynuacje lub uzupełnienia luk obecnych odcinków.

Nawierzchnia dróg dla rowerów wykonywana jest głównie z betonu asfaltowego (65,061 km), z kostki brukowej (7,735 km) i z betonowej kostki brukowej (2,014 km), a także z kruszywa łamanego (676 m).

Nawierzchnia ścieżek pieszo-rowerowych wykonana jest przede wszystkim z betonowej kostki brukowej (63,859 km), z asfaltu betonowego (8,976 km) oraz z kostki brukowej (6,043 km).

Modelowym przykładem bezpiecznej, w tym dedykowanej szczególnie pieszym i rowerzystom infrastruktury na sieci dróg wojewódzkich w województwie lubelskim jest wprowadzony w roku 2009 projekt uspokojenia ruchu tzw. Miasteczko Holenderskie na os. Włostowice w Puławach w ciągu DW824. Podstawowym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku DW824 przebiegającej na obrzeżu os. Włostowice oraz warunków życia jego mieszkańców:

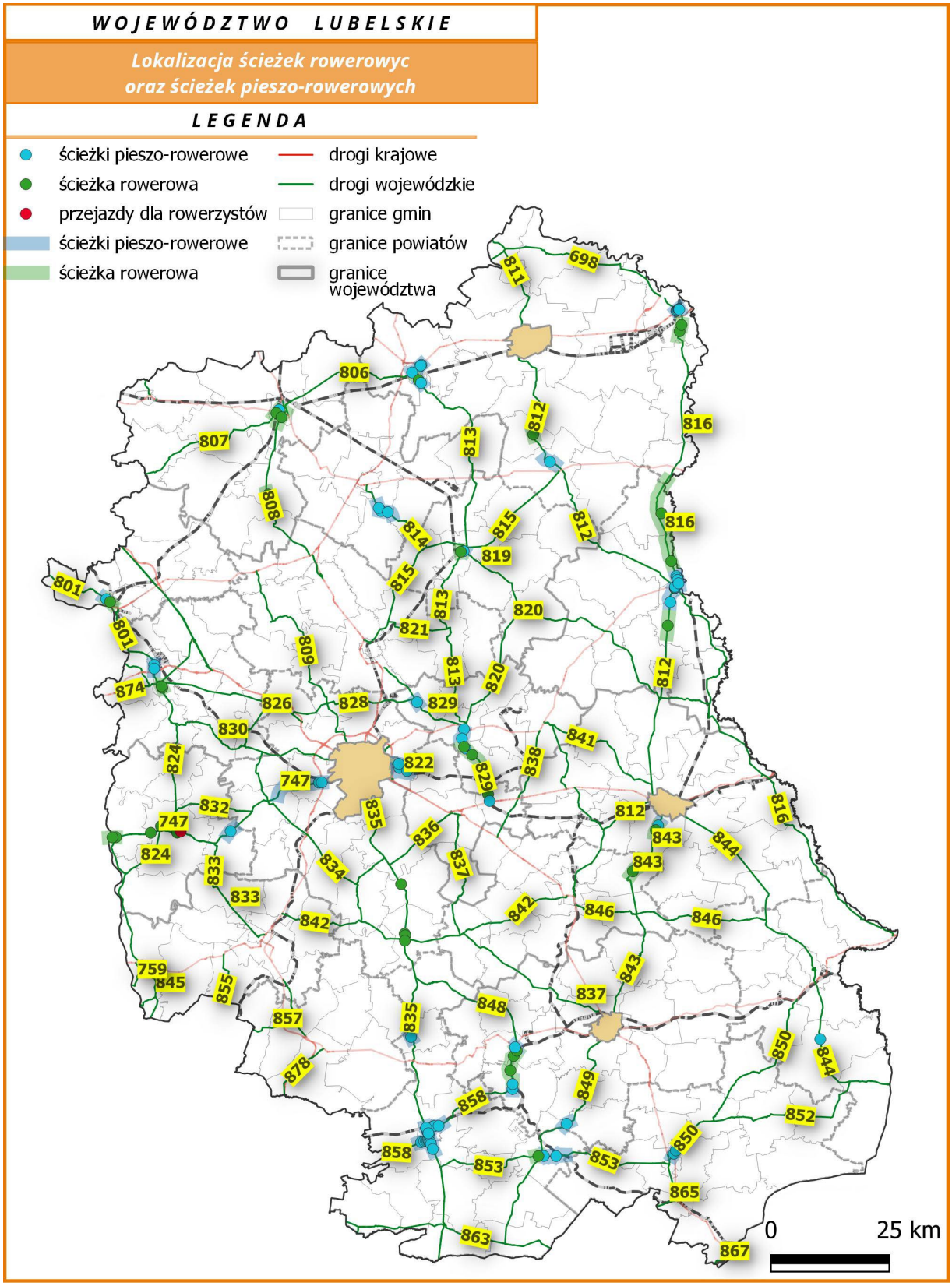
- zachowanie dotychczasowej tranzytowej funkcji drogi, przy jednoczesnym wyegzekwowaniu ograniczenia prędkości,
- weryfikacja dostępności do drogi oraz ograniczeń prędkości, a także egzekwowane ich przy pomocy dostępnych i adekwatnych możliwości z zakresu inżynierii ruchu drogowego,

- zniechęcanie ruchu tranzytowego zjeżdżania z DW824 w głąb obszarów zabudowanych i do przejeżdżania przez środek osiedla, poprzez zastosowanie obszarowego uspokojenia ruchu na terenie całego os. Włostowice.

Na obszarze Miasteczka Holenderskiego zastosowano następujące elementy dla uspokojenia ruchu drogowego:

- bramy wjazdowe z odgięciami pasów ruchu,
- wyniesione tarcze skrzyżowań,
- wydzielone pasy na skrzyżowaniach do skrętów w lewo
- wyniesienie wybrukowanego środkowego pasa o zmiennej szerokości, separującego
- obydwa kierunki ruchu oraz umożliwiające skręcanie w lewo na zjazdy do posesji,
- ścieżka rowerowa powiązana z siecią dróg rowerowych w Puławach;
- zatoki autobusowe.

Efektem wprowadzonego projektu jest skuteczne uspokojenie ruchu, które wymusiły ograniczenie prędkości przez pojazdy do 30-40 km/h, przez co wyraźnie wzrósł też poziom brd dla jego niechronionych uczestników.



Rys. 4.1 Lokalizacja ścieżek rowerowych oraz ścieżek pieszo-rowerowych w ciągu dróg wojewódzkich
Źródło: opracowanie własne

5

OCENA STANU TECHNICZNEGO DRÓG WOJEWÓDZKICH

5.1 Zasady oceny stanu technicznego dróg

Ocenę stanu nawierzchni jezdni, wykonywaną przez ZDW dla każdego pasa ruchu osobno, przeprowadza się metodą automatyczną z wykorzystaniem wysokiej rozdzielczości obrazów 3D nawierzchni jezdni i opracowuje zgodnie z wytycznymi DSN[50].

Celem systemowej oceny stanu nawierzchni jest:

- sformułowanie jednolitych zasad prowadzenia badań diagnostycznych i metody wnioskowania dla celów planowania,
- uzyskanie danych do kształtowania polityki utrzymania dróg,
- uzyskanie kryteriów technicznych dla podziału środków finansowych na remonty dróg,
- uzyskanie danych do wstępnego zlokalizowania remontów nawierzchni drogowych i zakresu ich planowanego wykonania,
- wdrażanie do stosowania nowoczesnych metod diagnostycznych nawierzchni drogowych.

W ramach oceny poszczególnych parametrów stanu technicznego nawierzchni dróg wojewódzkich dokonuje się, zgodnie z wytycznymi DSN, dla odcinków diagnostycznych o długości 50 m:

- pomiaru wskaźników stanu spękań oraz powierzchni:
  - w badaniu oblicza się i klasyfikuje wskaźniki stanu spękań i stanu powierzchni,
- pomiaru równości poprzecznej – głębokości kolein:
  - w badaniu oblicza się i klasyfikuje wskaźniki stanu kolein dla odcinków diagnostycznych,
- pomiaru równości podłużnej – wskaźnik IRI:
  - w badaniu oblicza się i klasyfikuje wskaźniki równości podłużnej IRI,
- pomiaru współczynnika tarcia:
  - w badaniu oblicza się i klasyfikuje współczynniki tarcia.

Odrębnie dla każdej drogi objętej pomiarem, sporządza się diagram wskaźników:

- A. spękań i powierzchni,
- B. równości poprzecznej - głębokości kolein,
- C. równości podłużnej – wskaźnik IRI,
- D. współczynnika tarcia,
- E. zespolonego wskaźnika oceny ogólnej (WOG).

Wskaźnik WOG należy obliczyć dla odcinków diagnostycznych o długości 50 m, zgodnie z wytycznymi DSN:

- $WOG = WSP = 0{,}5xWS_{SSP} + 0{,}25xWS_{SPP} + 0{,}25x\min(WS_{KOLC}, WS_{IRIC})$,

gdzie:

- WSP – zespolony wskaźnik stanu powierzchni,
- WS_{SSP} – znormowany wskaźnik stanu spękań,
- WS_{SPP} – znormowany wskaźnik stanu powierzchni,
- WS_{KOLC} – znormowany wskaźnik stanu kolein,
- WS_{IRIC} – znormowany wskaźnik stanu równości podłużnej.

Na podstawie wykonanych pomiarów wyznacza się trzy poziomy decyzyjne stanu technicznego nawierzchni wyrażane w czterech klasach:

- **Poziom 1 – pożądany**:
  znajdują się tutaj: nawierzchnie nowe, nawierzchnie odnowione, nawierzchnie eksploatowane, których stan techniczny nie wymaga planowania zabiegów remontowych, poziom pożądany obejmuje dwie klasy stanu nawierzchni:
  - **klasa A** – nawierzchnie w stanie dobrym,
  - **klasa B** – nawierzchnie w stanie zadowalającym.

50 Diagnostyka stanu nawierzchni i wybranych elementów korpusu drogi - wytyczne stosowania – załącznik do Zarządzenia nr 21 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17.06.2019 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i wybranych elementów korpusu drogi.

- **Poziom 2 – ostrzegawczy**:
  to stan nawierzchni, przy którym uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegów poprawiających stan nawierzchni:
  - **klasa C** – nawierzchnie w stanie niezadowalającym,
- **Poziom 3 – krytyczny**:
  to stan nawierzchni, w którym wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegów poprawiających stan nawierzchni:
  - **klasa D** – nawierzchnie w stanie złym.

5.2 Stan techniczny dróg wojewódzkich

Raporty o stanie nawierzchni dróg wojewódzkich sporządzane są przez ZDW w pierwszym kwartale roku. Dotychczas opierały się one na pomiarach automatycznych i półautomatycznych cech eksploatacyjnych nawierzchni wykonywanych cyklicznie w latach 2000-2014 w oparciu o System Oceny Stanu nawierzchni (SOSN).

Systemowa ocena stanu nawierzchni dokonywana przez ZDW zajmuje się jedynie oceną stanu technicznego nawierzchni dróg bitumicznych. Nie zawiera ona informacji dotyczących stanu odwodnienia i obiektów inżynierskich znajdujących się w ciągu dróg wojewódzkich. Z uwagi na to, że prowadzona jest w miesiącach letnich i jesiennych, nie obejmuje nowych zniszczeń nawierzchni powstałych w okresie zimowym.

W latach 2015-2019 nie wykonywano pomiarów cech eksploatacyjnych nawierzchni dróg wojewódzkich.

W roku 2020 ZDW rozpoczęto trzyletni cykl badania stanu nawierzchni dróg wojewódzkich w oparciu o nowe wytyczne[51].

Wykonane zostały pomiary dla dróg wojewódzkich o łącznej długości 470,577 km. Ocena stanu nawierzchni jezdni (dla każdego pasa ruchu osobno), przeprowadzona została metodą automatyczną, z wykorzystaniem wysokiej rozdzielczości obrazów 3D nawierzchni jezdni i opracowaną zgodnie z wytycznymi DSN[52].

Oceną objęto jedynie ok. 20% długości sieci. Biorąc pod uwagę posiadane dane dotyczące zrealizowanych przebudów (ok. 278,2 km), dróg przejętych od GDDKiA Oddział w Lublinie[53] (ok.82,9 km) oraz remontów nawierzchni dróg wojewódzkich wykonanych w latach 2015-2020 (ok.128,7 km), w dalszym ciągu jest to zbyt mała liczba danych do sporządzenia pełnego raportu o stanie sieci dróg wojewódzkich

W latach 2021-2022 planowane jest wykonanie pomiarów dla pozostałej części dróg wojewódzkich. W roku 2021 pomiar został wykonany na sieci o długości 768,671 km, natomiast w pierwszym półroczu 2022 roku planuje się wykonanie pomiarów na pozostałej części sieci.

Wówczas na podstawie tych pomiarów oraz posiadanych innych danych dotyczących stanu dróg wojewódzkich, sporządzony zostanie pełny raport o stanie nawierzchni sieci dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie województwa lubelskiego.

[51] Diagnostyka stanu nawierzchni i wybranych elementów korpusu drogi - wytyczne stosowania – załącznik do Zarządzenia nr 21 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17.06.2019 roku w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i wybranych elementów korpusu drogi.

[52] Diagnostyka stanu nawierzchni i wybranych elementów korpusu drogi - wytyczne stosowania – załącznik do Zarządzenia nr 21 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17.06.2019 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i wybranych elementów korpusu drogi.

[53] Odcinki dróg krajowych (DK12, DK17) przejętych w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych.

6

DIAGNOZA WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

6.1 Infrastruktura urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to szereg działań polegających na zmianach w organizacji ruchu drogowego oraz w zakresie infrastruktury drogowej. Działania ZDW na drogach wojewódzkich z zakresu brd polegają min. na:

- przebudowie istniejących oraz na budowie nowych skrzyżowań skanalizowanych typu rondo,
- budowie skrzyżowań z liniami kolejowymi w drugim poziomie,
- przebudowie lub modernizacji istniejących oraz na budowie nowych sygnalizacji świetlnych,
- budowie bezpiecznych przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów,
- likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach.

Dobrym przykładem kompleksowego zastosowania infrastruktury brd jest wprowadzony w roku 2009 projekt uspokojenia ruchu tzw. Miasteczko Holenderskie na os. Włostowice w Puławach w ciągu DW824. Efektem tego projektu jest uzyskanie pozytywnego wyniku w postaci uspokojenie ruchu, co z kolei przełożyło się na wzrost poziomu brd szczególnie dla pieszych i rowerzystów. W rozdziale **4.4** opisany został dokładniej projekt Miasteczka Holenderskiego w Puławach.

W celu podwyższenia poziomu brd na drogach wojewódzkich stosowane są[54]:

- punktowe pomiary prędkości – fotoradar na DW bez numeru (dawna DK17) w m. Ryki,
- rejestracja przejazdu na czerwonym świetle na skrzyżowaniu S12/DK12/DW874 k/m. Zarzecze.

Pozostałe fotoradary, punkty rejestracji przejazdów na czerwonym świetle oraz odcinkowe pomiary prędkości w województwie zlokalizowane są w ciągach dróg krajowych. Należy mieć jednak na uwadze, że te urządzenia obecnie zlokalizowane na DK2, DK12, DK17 i DK19, po wybudowaniu kolejnych odcinków autostrady A2 oraz dróg ekspresowych S12, S17 i S19, mogą nadal funkcjonować już na odcinkach nowych dróg wojewódzkich. Analogicznie będzie to miało miejsce w przypadku budowy kolejnych obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich.

[54] Źródło: https://www.canard.gitd.gov.pl/cms/mapa-fotoradarow1.

6.2 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich

ZDW podejmuje corocznie szereg działań infrastrukturalnych (budowa, rozbudowa, przebudowa oraz remonty dróg) oraz organizacyjnych (zmiany w organizacji ruchu drogowego), mających na celu wpływ na zwiększanie poziomu brd, a co za tym idzie spadek liczby zdarzeń i wypadków drogowych oraz liczby ich ofiar.

Najbardziej istotnym parametrem brd jest coroczny spadek liczby rannych oraz liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Spadek tych liczb, szczególnie ofiar śmiertelnych, świadczy o prawidłowo funkcjonującej i bezpiecznej infrastrukturze drogowej.

Na drogach wojewódzkich na których zarząd drogi sprawuje ZDW, odnotowano[55]:

- w roku 2018
  - 156 osób rannych,
  - 35 ofiar śmiertelnych,
- w roku 2019:
  - 182 osoby ranne,
  - 43 ofiary śmiertelne,
- w roku 2020:
  - 109 osób rannych,
  - 35 ofiar śmiertelnych.

Wyniki porównania lat 2018-2020 pokazują trend wzrostowy w latach 2018-2019 oraz wyraźny spadek w roku 2020 w porównaniu z rokiem poprzednim. Mając jednak na uwadze duże obniżenie się natężenia ruchu pojazdów w roku 2020 wynikające z ograniczeń w przemieszczaniu się spowodowanych pandemią COVID-19, nie należy uznawać dane za ten rok za reprezentacyjne. Dopiero dane za kolejne co najmniej dwa lata pokażą, w którym kierunku biec będzie trend brd na drogach wojewódzkich. Na **Rys. 6.1** pokazano miejsca wypadków z osobami rannymi i ofiarami śmiertelnymi. Obrazuje ona odcinki niebezpieczne na sieci dróg wojewódzkich, widoczne w większej ilości zdarzeń na krótkim lub danym odcinku na:

- DW747:
  - Nowe Komaszyce – Trzciniec,
  - Bełżyce – Lublin,
- DW801:
  - granica województwa – Dęblin (DK48),
  - Puławy, os. Puławska Wieś w rejonie węzła S12 Puławy Wisła,
- DW806, DW807 i DW808 w rejonie Łukowa,
- DW812 w rejonie Białej Podlaskiej,
- DW813 i DW819 w Parczewie,
- DW820 i DW829 w rejonie Łęcznej,
- DW833: Urzędów – Kraśnik,
- DW835: Tarnogród – granica województwa,
- DW836 w Piaskach,
- DW858 koło Biłgoraju,
- DW874 w Puławach,

Na następujących drogach wojewódzkich poziom brd jest na niskim poziomie ze względu na liczne występowanie zdarzeń:

- DW747 (Opole Lube4slkie – Lublin),
- DW801,
- DW806,
- DW807,
- DW808,
- DW812,
- DW814-DW815 (Radzyń Podlaski – Parczew),
- DW820,
- DW826,
- DW827-DW834 (Sadurki – Bełżyce – Bychawa),
- DW830,
- DW835
- DW836,
- DW842,
- DW846,
- DW853.

Do dróg, na których doszło do największej liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi w latach 2018-2020 powyżej 3 ofiar, należy zaliczyć:

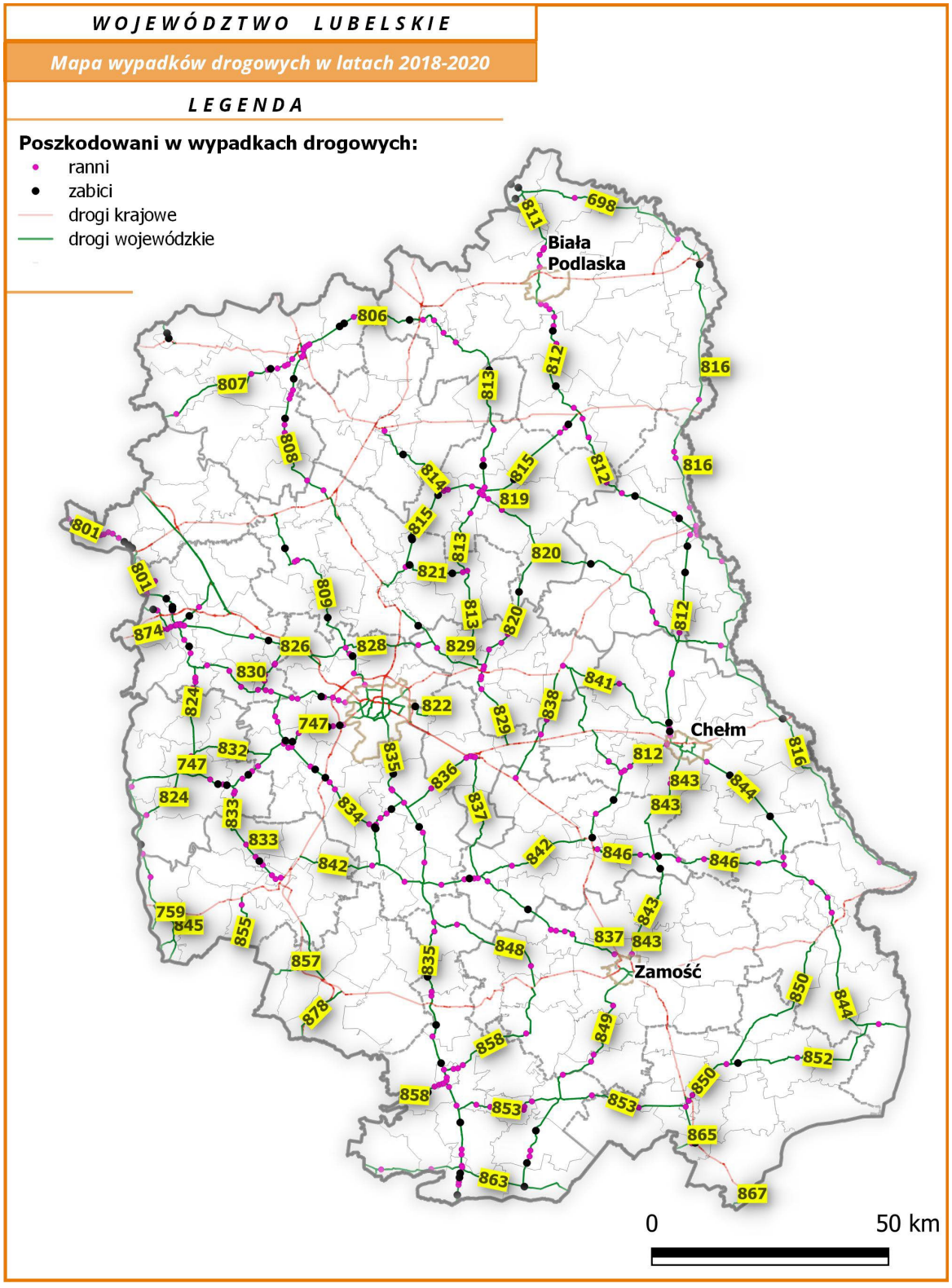
- DW747 (8[56]),

[55] Dane ZDW.

[56] W nawiasie podano łączną liczbę ofiar śmiertelnych na danej drodze wojewódzkiej w latach 2018-2020.

- DW801 (8),
- DW812 (13),
- DW815 (5),
- DW834 (4),
- DW835 (12).

Powyższe wyniki wyraźnie pokazują, że w zakresie brd na drogach wojewódzkich należy dokonać jeszcze wiele zmian zarówno infrastrukturalnych, jak i organizacyjnych.



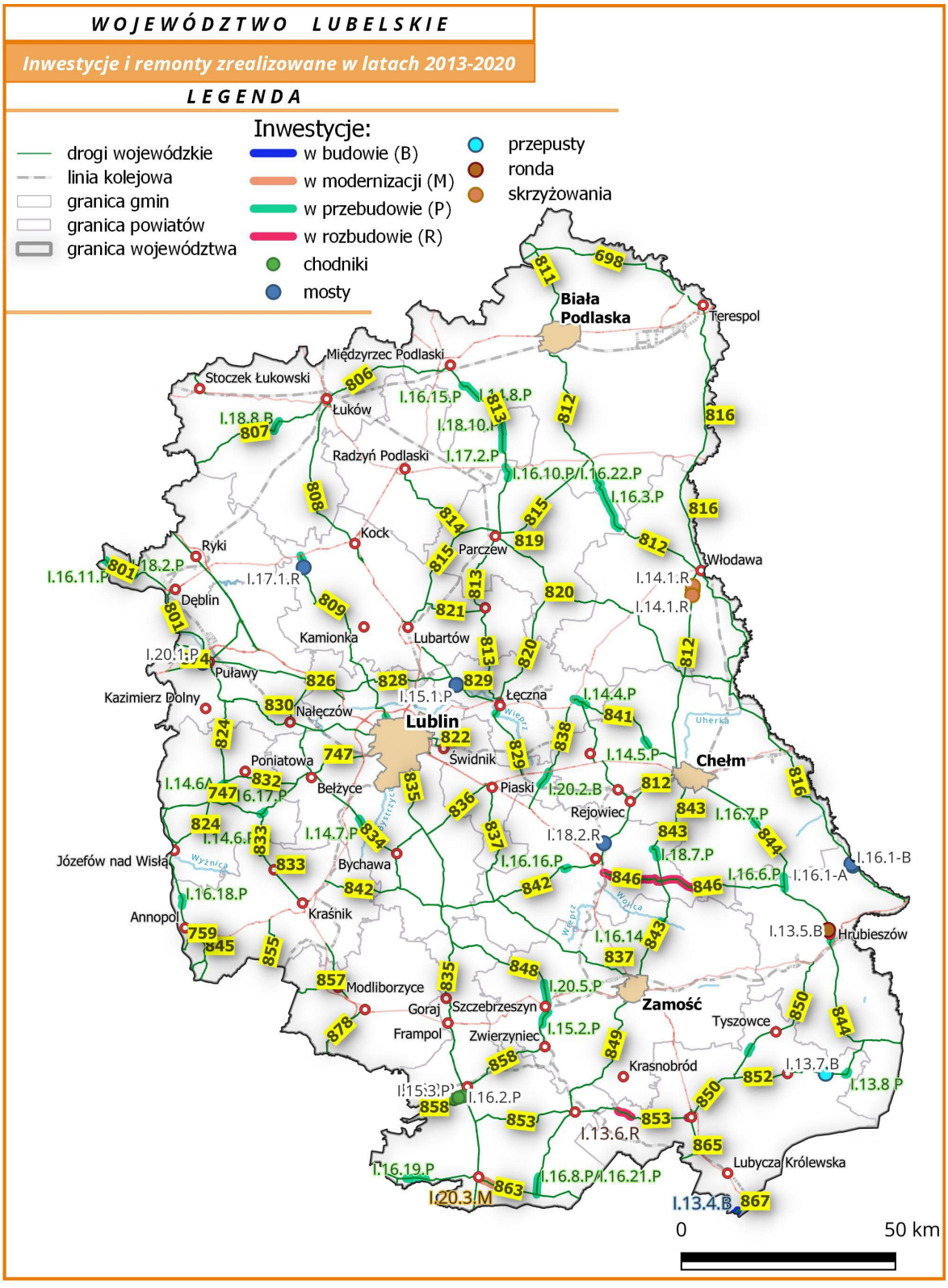
Rys. 6.1 Mapa wypadków drogowych na drogach wojewódzkich w latach 2018-2020
Źródło: opracowanie własne

7

INWESTYCJE I UTRZYMANIE DRÓG WOJEWÓDZKICH

7.1 Inwestycje i remonty zrealizowane w latach 2013-2020

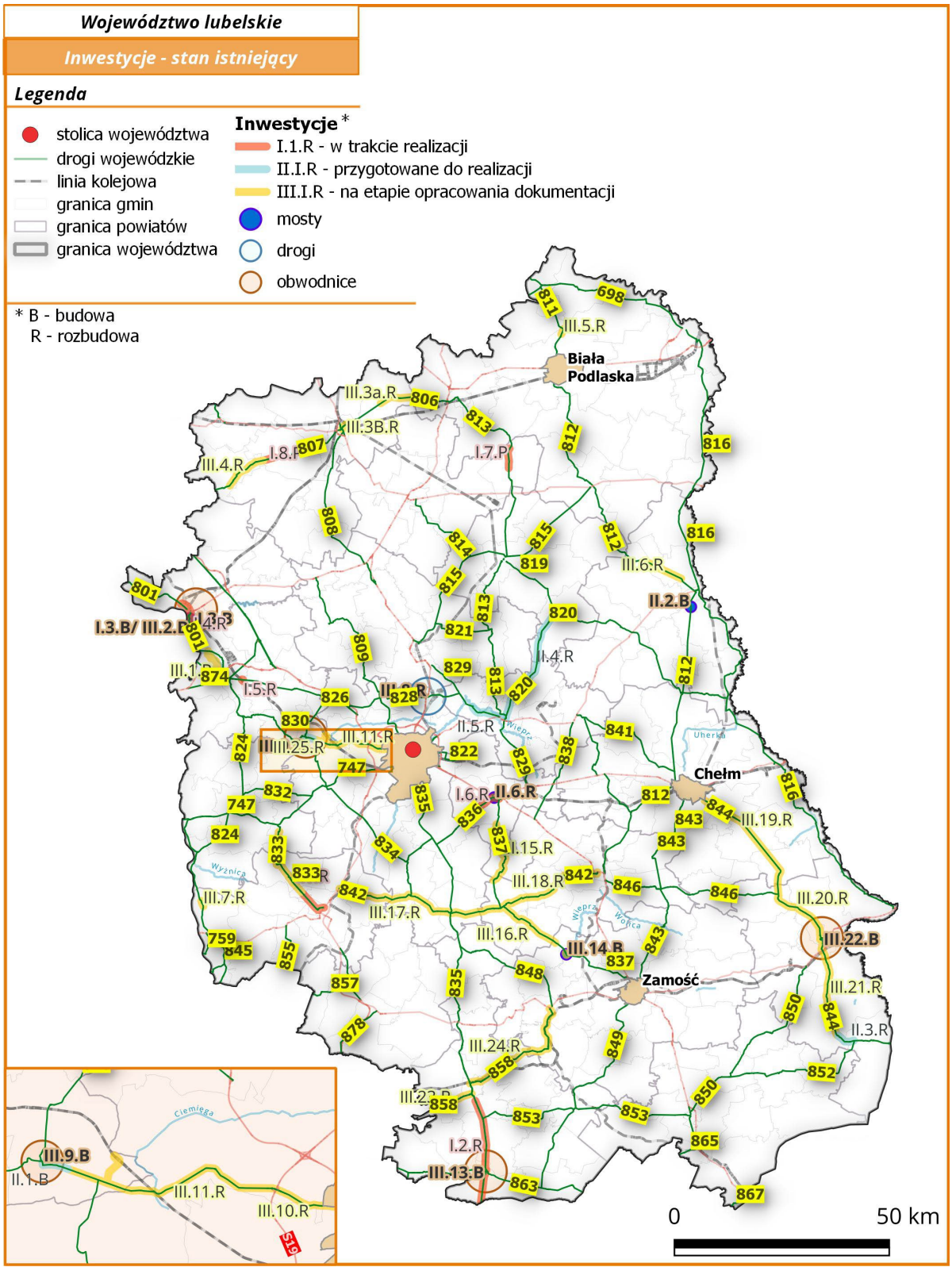
Na poniższym **Rys. 7.1** wskazano najważniejsze zrealizowane w latach 2013-2020 inwestycje i remonty na sieci dróg wojewódzkich. Natomiast w **Tab. 3.1. w Rozdziale 3 Załącznika do PRSD** przedstawiono wykaz zrealizowanych inwestycji z podziałem na poszczególne lata.



Rys. 7.1 Inwestycje i remonty zrealizowane w latach 2013-2020
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW

7.2 Obecnie realizowane inwestycje

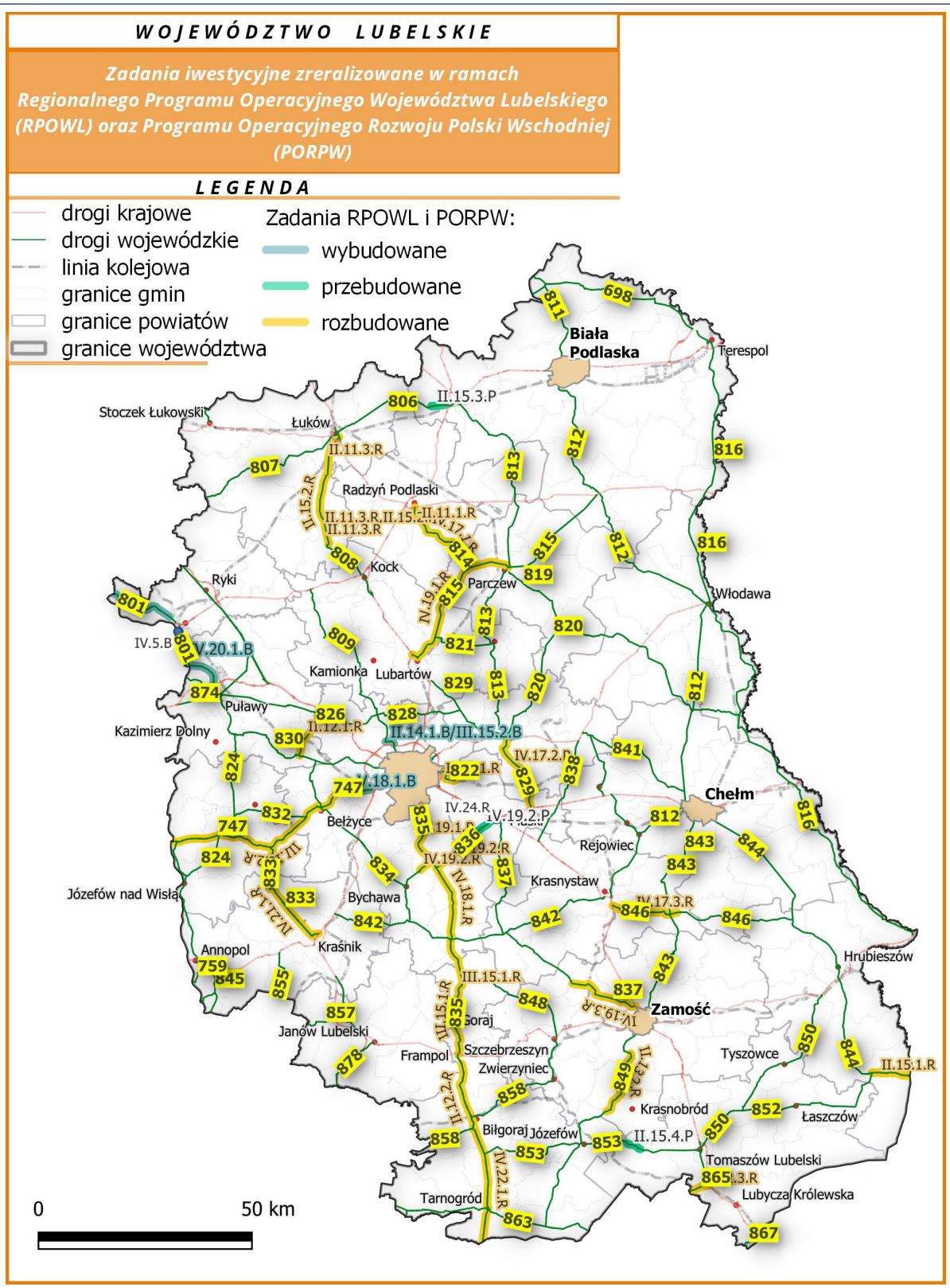
Na poniższym **Rys. 7.2** wskazano obecnie realizowane inwestycje drogowe w podziale na inwestycje w trakcie realizacji, przygotowane do realizacji oraz na etapie opracowania dokumentacji, a w **Tab. 4.1. w Rozdziale 4 Załącznika do PRSD** przedstawiono ich wykaz.



Rys. 7.2 Obecnie realizowane inwestycje
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW

7.3 Zrealizowane inwestycje drogowe ujęte w RPO Województwa Lubelskiego oraz Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej w latach 2007-2020

Na poniższym **Rys. 7.3** wskazano zrealizowane inwestycje drogowe ujęte w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego oraz w Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej 2007-2020, a w **Tab. 5.1. w Rozdziale 5 Załącznika do PRSD** przedstawiono ich wykaz.



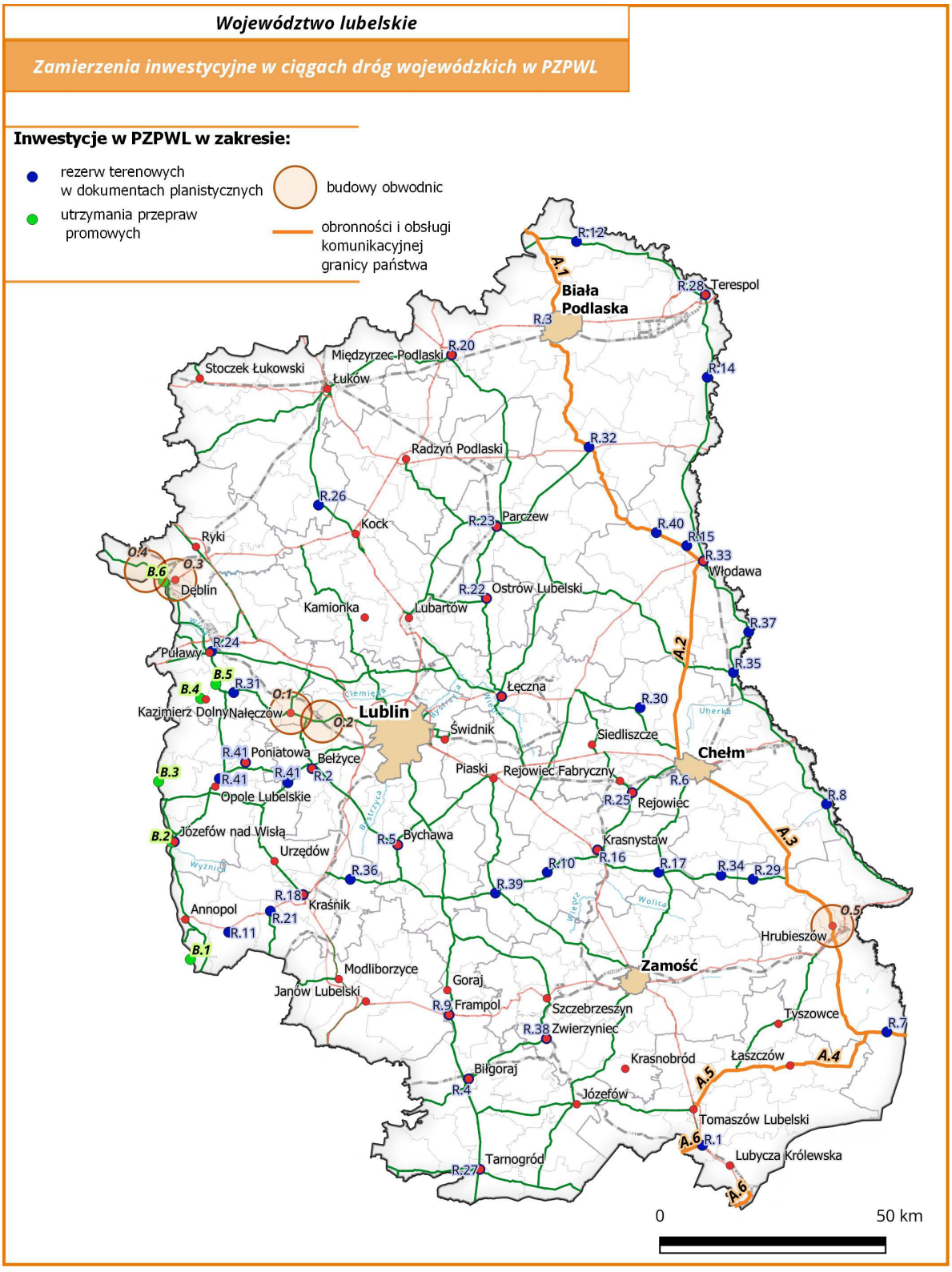
Rys. 7.3 Inwestycje drogowe w RPO WL 2021-2027
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW

8

CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ

8.1 Inwestycje drogowe ujęte w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego

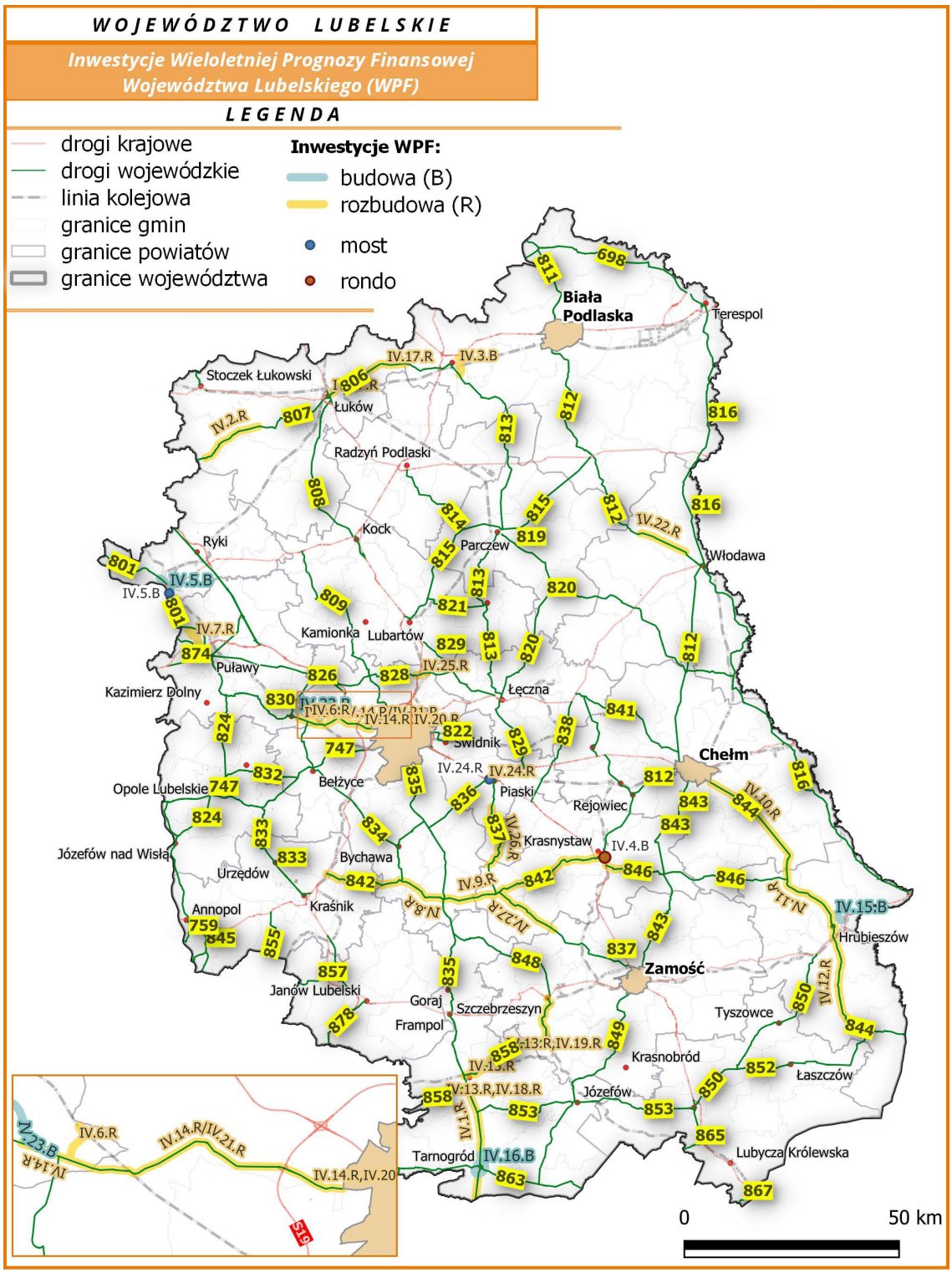
Na poniższym **Rys. 8.1** wskazano inwestycje drogowe ujęte w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego, a w **Tab. 6.1. w rozdziale 6 Załącznika do PRSD** przedstawiono ich wykaz.



Rys. 8.1 Inwestycje drogowe w PZPWL
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW

8.2 Inwestycje drogowe ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Lubelskiego

Dla potrzeb planistycznych opracowany został wykaz zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021-2030 oraz po roku 2030, który przedstawiono w **Tab. 7.1. w Rozdziale 7 Załącznika do PRSD**. W oparciu o ten wykaz wprowadzono do Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Lubelskiego szereg zadań do sfinansowania w pierwszej kolejności. Na poniższym **Rys. 8.2** wskazano inwestycje drogowe ujęte w WPF, a w **Tab. 8.1. w rozdziale 8 Załącznika do PRSD** przedstawiono ich wykaz.



Rys. 8.2 Inwestycje drogowe w WPF
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW

8.3 Zasady typowania dróg do remontów lub przebudowy

Wskazania do typowania dróg wojewódzkich lub ich odcinków do remontów i przebudów mają za zadanie ułatwienie określenia i uszczegółowienia zakresu planowanego remontu lub przebudowy odcinków dróg. Powinny one dodatkowo umożliwić gradację remontów i przebudów dróg poprzez wskazanie kolejności i pierwszeństwa wyboru pod względem stanu technicznego.

Zakwalifikowane do realizacji w ramach przebudowy dróg zadania inwestycyjne powinny być realizowane zgodnie z wytycznymi dla warunków technicznych dróg publicznych[57], z uwzględnieniem określonych i przyjętych kryteriów wykonywania remontów lub przebudów odcinków dróg wojewódzkich.

W ramach kryteriów do wykonywania remontów lub przebudów odcinków dróg wojewódzkich należałoby ująć następujące wytyczne:

- ocena stanu technicznego nawierzchni na podstawie przeglądów pięcioletnich dróg,
- stan nawierzchni –wypadkowa nośności, kolein, równości podłużnej,
- nienormatywność drogi –istniejąca szerokości drogi w stosunku do wymaganej dla danej kategorii drogi,
- obciążenie ruchem (SDRR) na podstawie aktualnego GPR,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego – zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi,
- współfinansowanie lub finansowanie zadania przez inne jednostki samorządu terytorialnego.

Na podstawie ocen parametrów techniczno-eksploatacyjnych stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich jest klasyfikowany następująco:

- **klasa A** – stan dobry:
  poziom pożądany, dotyczy dróg o nawierzchniach nowych, odnowionych (przebudowanych lub wyremontowanych) i eksploatowanych, których stan techniczny nie wymaga planowania zabiegów remontowych w normalnych warunkach przez okres co najmniej 4 lat,
- **klasa B** – stan zadowalający:
  poziom pożądany jw.,
- **klasa C** – stan niezadawalający:
  poziom ostrzegawczy, dotyczy dróg ze znaczącymi uszkodzeniami, dla których uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni, wymagane jest zaplanowanie remontu drogi,
- **klasa D** – stan zły: poziom krytyczny:
  dotyczy dróg z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni – niezwłocznego remontu.

Wobec powyższego dla każdego z ww. kryteriów należy przyjąć odpowiednie poziomy i punktację ich elementów składowych dla wielokryterialnych potrzeb wyboru poszczególnych remontów i przebudów dróg wojewódzkich:

- kryterium – stan nawierzchni z podkryteriami:
  - nośności nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
  - występowania kolein w nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,

[57] Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

- równości podłużnej nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,

- kryterium – ogólny stan nawierzchni wg przeglądów pięcioletnich dróg, z podkryteriami:
  - ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich: stan dobry,
  - ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich: stan zły,

- kryterium – nienormatywność drogi, z podkryteriami:
  - szerokość jezdni w stosunku do szerokości wymaganej dla danej klasy technicznej drogi: ma prawidłową szerokość lub większą,
  - szerokość jezdni w stosunku do szerokości wymaganej dla danej klasy technicznej drogi: ma mniejszą szerokość,

- kryterium – obciążenie ruchem z podkryteriami:
  - SDRR jako średni dla wszystkich dróg,
  - SDRR powyżej średniego o 50%,
  - SDRR powyżej średniego o 100 %,

- kryterium – bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) z podkryteriami:
  - liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe na odcinku do 500 m,
  - liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe na odcinku do 150 m,
  - zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi: liczba kolizji i ich powtarzalność,
  - zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi –liczba wypadków i ich powtarzalność,

- kryterium – współfinansowanie zadania przez inną jednostkę samorządu terytorialnego z podkryteriami:
  - prowadzenie inwestycji jako inwestorstwo zastępcze jednostki samorządu terytorialnego,
  - dofinansowanie w wysokości: 100% wartości inwestycji,
  - dofinansowanie w wysokości: 75-99% wartości inwestycji,
  - dofinansowanie w wysokości: 50-74% wartości inwestycji,
  - dofinansowanie w wysokości: 26-49% wartości inwestycji,
  - dofinansowanie w wysokości: minimum 25% wartości inwestycji.

Wagę każdego poszczególnego kryterium stanowi suma jego podkryteriów składowych. Im gorszy stan techniczny drogi, większa liczba wypadków, większy SDRR, większe współfinansowanie jednostek samorządu terytorialnego itp., tym większa liczba przyznawanych w ramach danego podkryterium punktów.

Na podstawie powyższych wytycznych może powstać dokument wskazujący ranking zadań remontowych i przebudów na sieci dróg wojewódzkich, w tym przy współfinansowaniu jednostek samorządu terytorialnego lub inwestorstwa zastępczego jednostek samorządu terytorialnego, co pozwoli na znaczne przyspieszenie i poprawę stanu technicznego dróg wojewódzkich, szczególnie dróg uzupełniających.

9

PLANOWANY ROZWÓJ SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH DO ROKU 2030 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2040

9.1 Porządkowanie sieci dróg wojewódzkich

Porządkowanie sieci dróg wojewódzkich polegać powinno przede wszystkim na:

- sklasyfikowaniu obecnej sieci drogowej pod kątem funkcjonalno-technicznym,
- dążeniu do pozostawienia w podstawowym układzie drogowym województwa tylko tych dróg, które spełniają funkcję dróg wojewódzkich zgodnie z wymogiem art. 6 ust. 1 ustawy *o drogach publicznych*,
- wprowadzeniu prawidłowych klas technicznych dla dróg wojewódzkich lub ich odcinków,
- zmianach przebiegów dróg wojewódzkich na zasadzie:
  - budowy obwodnic,
  - budowy nowych odcinków dróg wojewódzkich,
  - pozostawianiu otrzymywanych w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych dróg krajowych lub ich odcinków jako nowych dróg wojewódzkich,
  - przekazywaniu dróg wojewódzkich lub ich odcinków,
  - przejmowaniu dróg innych kategorii lub ich odcinków,
  - zamianie dróg lub ich odcinków z innymi zarządcami dróg,
- tworzeniu ciągów drogowych, uwzględniając znaczenie oraz funkcję drogi w systemie transportowym województwa lubelskiego,
- właściwego określenia obszarów skrzyżowań oraz obszarów oddziaływania skrzyżowań, celem właściwego zarządzania i utrzymywania pasa drogowego oraz rozgraniczenia kompetencji i odpowiedzialności różnych zarządców dróg na skrzyżowaniach.

Efektem powyższych działań będzie uzyskanie prawidłowo funkcjonującej sieci dróg wojewódzkich w całym systemie transportowym województwa lubelskiego, ze szczególnym uwzględnieniem sieci dróg krajowych (w tym tras o znaczeniu krajowym i międzynarodowym) oraz regionalnej obsługi transportowej województwa.

Drogami wojewódzkimi powinny pozostać docelowo te drogi, które:

- łączą miasta – siedziby miast na prawach powiatu, gmin miejskich, miejsko-wiejskich i powiatów,
- łączą granicę polsko-białoruską i polsko-ukraińską – powiązania transgraniczne,
- łączą drogi krajowe, w tym autostrady oraz drogi ekspresowe,
- łączą główne ośrodki społeczno-gospodarcze w obszarach aglomeracyjnych,
- przenoszą duże potoki ruchu – wysoki SDRR,
- przenoszą ruch gospodarczy – duży udział ruchu ciężarowego określany odpowiednią kategorią ruchu.

9.1.1 Podział funkcjonalno-techniczny

Analiza podstawowej sieci drogowej województwa lubelskiego wskazuje prawidłowe kierunki rozwoju sieci dróg wojewódzkich oraz wytyczne do dokumentów planistycznych gmin – *SUiKZP* [58] oraz *mpzp* [59]. Określa ona pożądane parametry techniczno-eksploatacyjne docelowej sieci dróg wojewódzkich oraz wskazuje drogi wojewódzkie lub ich odcinki, które nie spełniają parametrów funkcjonalno-technicznych wymaganych dla dróg wojewódzkich oraz nie mają żadnego znaczenia w podstawowym

[58] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

[59] Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

układzie drogowym województwa tworzonym przez drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie.

Mając na uwadze charakter i funkcjonalność podstawowej sieci drogowej województwa lubelskiego oraz parametry techniczno-eksploatacyjne, drogi wojewódzkie należy podzielić na cztery klasy funkcjonalno- techniczne:

- drogi priorytetowe,
- drogi podstawowe,
- drogi uzupełniające,
- drogi marginalne.

Drogi wojewódzkie powinny charakteryzować się cechami ujętymi w danej klasie funkcjonalno-technicznej:

- **drogi priorytetowe**:
  - klasą techniczną – GP lub G,
  - wysokim natężeniem ruchu,
  - wysokim udziałem pojazdów ciężkich - kategoria ruchu KR4 lub KR5 lub wyższa,
  - połączeniami pomiędzy głównymi miastami, głównymi drogami krajowymi, głównymi strefami aktywności gospodarczej, głównymi przejściami granicznymi oraz istotnymi mostami na głównych rzekach województwa,
  - segregacją ruchu, szczególnie na obszarach zabudowy,
  - wysokim poziomem brd, szczególnie pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
  - prowadzeniem dróg dla rowerów, ścieżek pieszo-rowerowych i chodników głównie jako trasy odseparowane od jezdni,
  - stosowaniem bezpiecznych skrzyżowań dwupoziomowych oraz skanalizowanych, głównie skrzyżowań typu rondo,
  - docelowym wyprowadzaniem przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
  - stosowaniem zakazu bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych (realizacja dróg obsługujących tzw. dróg serwisowych),
  - w uzasadnionych ruchowo przypadkach odcinkowym stosowaniem dróg dwujezdniowych, jezdni o przekroju 2+1, dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania na długich wzniesieniach,
  - zwiększonym oddaleniem linii zabudowy od krawędzi jezdni,
- **drogi podstawowe**:
  - klasą techniczną - G lub GP, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się odcinkowo klasę techniczną Z,
  - dużym natężeniem ruchu,
  - dużym udziałem pojazdów ciężkich - kategoria ruchu KR3 lub KR4 lub KR5,
  - połączeniami głównych ośrodków społeczno-gospodarczych, dróg krajowych, stref aktywności gospodarczej, przejść granicznych, mostów na rzekach,
  - segregacją ruchu głownie na obszarach zabudowy,
  - podnoszeniem poziomu brd, szczególnie jego niechronionych uczestników,
  - prowadzeniem dróg dla rowerów, ścieżek pieszo-rowerowych i chodników przede wszystkim jako trasy odseparowane od jezdni,
  - stosowaniem bezpiecznych skrzyżowań skanalizowanych, szczególnie skrzyżowań typu rondo,
  - wyprowadzaniem przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
  - dążeniem do zakazu bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych (realizacja dróg obsługujących tzw. dróg serwisowych),
  - w uzasadnionych ruchowo przypadkach odcinkowym stosowaniem jednej jezdni o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, dróg dwujezdniowych, jezdni o przekroju 2+1, dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania na długich wzniesieniach,
  - zwiększonym oddaleniem linii zabudowy od krawędzi jezdni,

- **drogi uzupełniające**:
  - klasą techniczną - G, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się klasę techniczną Z[60],
  - średnim natężeniem ruchu,
  - udziałem pojazdów ciężkich - kategoria ruchu KR1, KR2 lub KR3 lub bez takiego ruchu,
  - dopuszczeniem niespełniania warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich,
  - łączeniem głównych ośrodków lokalnych, głównych dróg wojewódzkich lub pełnieniem funkcji uzupełniającej w stosunku do pozostałych dróg priorytetowych i podstawowych,
  - dążeniem do segregacji ruchu,
  - dążeniem do podnoszenia poziomu brd,
  - prowadzeniem dróg dla rowerów, ścieżek pieszo-rowerowych i chodników w miarę możliwości jako trasy odseparowane od jezdni,
  - ograniczeniem do niezbędnego minimum bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych,
  - stosowaniem, w uzasadnionych ruchowo przypadkach, dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania na wzniesieniach,
  - oddalaniem linii zabudowy od krawędzi jezdni,

- **drogi marginalne**:
  - klasą techniczną – Z,
  - dopuszczeniem rzeczywistych klas technicznych L lub D w przypadkach niespełnienia na drogach lub ich odcinkach międzywęzłowych, warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich klasy technicznej Z,
  - uspokajaniem ruchu na terenach zabudowy, szczególnie pod kątem pieszych oraz rowerzystów.

Zaliczenie dróg wojewódzkich, lub ich odcinków międzywęzłowych, do dróg marginalnych oznacza, że:

- stanowią one połączenia przeważnie pomiędzy uzupełniającymi drogami wojewódzkim, drogami powiatowymi i drogami gminnymi,
- nie odgrywają żadnej istotnej funkcji w systemie transportowym województwa, służąc jedynie połączeniom i ruchowi lokalnemu – wówczas zostaną one wskazane do pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich i przekazania odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych w trybie zwykłym[61] lub w trybie kaskadowym[62],
- w przypadku braku możliwości funkcjonalnych oraz terenowych dostosowania ich parametrów techniczno-eksploatacyjnych co najmniej klasy technicznej Z, wprowadzone mogą być rzeczywiste klasy techniczne L lub D – wówczas zostaną one wskazane do pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich i przekazania odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych w trybie zwykłym lub w trybie kaskadowym.

60 Tylko w przypadku, kiedy droga z przyczyn funkcjonalno-technicznych nie spełnia obecnie warunków wymaganych dla klasy technicznej G.

[61] W trybie art. 10 ust. 1, 2, 3 ustawy o drogach publicznych.

[62] Ibidem w trybie art. 10 ust. 5a i 5b.

We wszystkich wskazanych powyżej klasach funkcjonalno-technicznych, w uzasadnionym przypadku, dopuszcza się realizację dróg obsługujących (tzw. dróg serwisowych), dróg rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych poza jezdnią w pasie drogowym dróg wojewódzkich poza obszarem zabudowy lub w obszarze zabudowanym, jeżeli szerokość pasa drogowego na to pozwala. W tym jako najkorzystniejsza pod względem natężenia ruchu oraz brd, wskazana jest ich realizacja przez inne podmioty niż ZDW (np. jednostki samorządu terytorialnego) poza pasem drogowym, zarówno na obszarze zabudowanym, jak i poza nim.

Przyjęta klasyfikacja funkcjonalno-techniczna dróg wojewódzkich wskazuje pożądane parametry danej drogi, lub jej odcinka międzywęzłowego. Powinno dążyć się do uzyskania jednolitych parametrów funkcjonalno- użytkowych na całej długości danej drogi lub co najmniej dla całego odcinka międzywęzłowego, a zmieniać je dopiero na kolejnym odcinku.

Ze względu na wielkość oraz różnorodność sieci drogowej, w ramach drogi danej klasy funkcjonalno-technicznej, mogą występować odcinki międzywęzłowe charakteryzujące się cechami innej klasy. Może to dotyczyć szczególnie wielkości natężenia ruchu (SDRR), udziału pojazdów ciężkich oraz szerokości jezdni. W takim przypadku należy przyjąć klasę techniczno-funkcjonalną całej drogi lub jej poprzedniego albo następnego odcinka międzywęzłowego (szczególnie kiedy dany odcinek międzywęzłowy występuje pomiędzy początkiem a końcem danej drogi lub na jej początku albo końcu, lub kiedy cała droga albo jej większy odcinek spełnia ważną funkcję transportową w układzie drogowym).

W związku z czym należy określać wskazania i zamierzenia dla danej drogi wojewódzkiej lub jej odcinka międzywęzłowego, według podziału na ww. klasy techniczno-funkcjonalne:

9.1.2 Klasy techniczne dróg

Obecnie [63] drogi wojewódzkie powinny posiadać klasę techniczną GP lub G. Jednak drogi lub odcinki dróg o przypisanej do tej pory klasie technicznej Z, nie stały się w sposób automatyczny drogami o wyższych klasach technicznych. Dlatego też na sieci dróg wojewódzkich, na których zarząd drogi sprawuje ZDW, obowiązują klasy techniczne GP, G oraz Z.

W przypadku niespełniania przez dana drogę wojewódzką lub jej odcinek wymogów technicznych i funkcjonalnych co najmniej dla klasy Z, dopuszcza się zastosowanie odpowiadającej w takim przypadku klasy technicznej L lub D.

Natomiast nowo realizowane drogi wojewódzkie charakteryzować się będą wymaganymi klasami technicznymi, tj. GP oraz G. Klasa techniczna drogi warunkowana jest wymogami technicznymi i użytkowymi, m.in. szerokością pasa ruchu [64], wynoszącą odpowiednio dla klasy technicznej:

- GP: 3,50 m (3,00 m na drogach dwujezdniowych względem pasa skrajnego),
- G: 3,50 m (3,00 m na drogach dwujezdniowych względem pasa skrajnego oraz 3,25 m przy uspakajaniu ruchu na terenie zabudowy),
- Z: 3,00 m (3,50 m ze względu na natężenie ruchu oraz 2,75 m przy uspakajaniu ruchu na terenie zabudowy).

Zatem normatywna szerokość jezdni drogi wojewódzkiej wynosi dla danej klasy technicznej:

- klasy technicznej GP wynosi 7,00 m,

63 §4 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r., poz. 1643 ze zm.).

64 Ibidem §15 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2, ust. 3 pkt 3 i ust. 4.

- klasy technicznej G - 7,00 m (6,0 m na terenie zabudowy),
- dla klasy technicznej Z - 6,00 m (5,50 na terenie zabudowy).

Nienormatywne odcinki dróg wojewódzkich z podziałem na szerokość jezdni oraz klasy techniczne zostały opisane w rozdziale **4.2.2**. Jezdnie o nienormatywnej szerokości od 4,00 m do 5,50 m, występują obecnie aż na 11 drogach wojewódzkich, a odcinki dróg z jezdnią o nienormatywnej szerokości od 5,50 m do 6,00 m (normatywne szerokości zgodnie z poprzednio obowiązującymi parametrami [65] dla klasy technicznej Z), występują na 5 drogach wojewódzkich.

Drogi wojewódzkie lub ich odcinki międzywęzłowe[66], powinny (w miarę możliwości terenowych i przestrzennych) charakteryzować się jednolitą klasą techniczną:

- GP - dla nowych dróg oraz w przypadku spełniania odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych przez drogi istniejące,
- G - w przypadku nowych dróg i odcinków istniejących w przypadku spełnienia przez nie odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych,
- Z - w przypadku dotychczasowej klasy technicznej Z.

W ramach dostosowywania klas technicznych do rzeczywistych parametrów dróg oraz w ramach przebudowy lub rozbudowy drogi, ZDW podejmować będzie działania zmierzające do uzyskania odpowiednich klas technicznych aktualnie wymaganych dla dróg wojewódzkich. Zmiana klasy technicznej Z będzie możliwa, jeżeli uwarunkowania terenowe i przestrzenne pozwolą na dokonanie rozbudowy drogi pozwalającej na poszerzenie jezdni do wymogów technicznych i użytkowych wymaganych dla wyższych klas technicznych – G lub GP.

9.1.3 Przekazywanie i zamiany dróg

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj.., Dz. U. z 2020 r., poz. 470 ze zm.), przewidziane są dwa różne tryby przekazywania dróg pomiędzy zarządcami dróg:

I. Tryb zwykły,
II. Tryb kaskadowy:
   A. przekazanie starodroża po wybudowaniu nowego odcinka drogi,
   B. przekazanie drogi otrzymanej kaskadowo,
   C. przekazanie innej drogi w zamian za zachowaną drogę otrzymaną kaskadowo.

Przekazywanie w trybie zwykłym, tj. zgodnie z art. 10 ust. 1, 2, 3, 3a, z dniem 1 stycznia roku następującego po podjęciu stosownych uchwał o pozbawieniu danej kategorii drogi – zarządca przekazujący i nadaniu danej kategorii drogi – zarządca przejmujący, przy zachowaniu wymogów ustawowych:

- uzyskania opinii, zgodnie z art. 5 ust. 2, 2a, 3 dla dróg krajowych, art., 6 ust. 2 dla dróg wojewódzkich, art. 6a ust. 2 dla dróg powiatowych, art. 7 ust. 2 dla dróg gminnych, na podstawie których odpowiednio Minister Infrastruktury może wydać stosowne rozporządzenie, a sejmik województwa, rada powiatu lub gminy, mogą podjąć odpowiednie uchwały, w sprawie nadania lub pozbawienia danej kategorii drogi,

65 §4 ust. 2 pkt 2 oraz §14 ust. 6 i §15 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999 roku z późn. zm.).

66 Odcinki międzywęzłowe – odcinki pomiędzy skrzyżowaniami z drogami krajowymi i/lub wojewódzkimi.

- terminów podjęcia odpowiedniego rozporządzenia przez Ministra Infrastruktury oraz stosownych uchwał przez sejmik województwa, radę powiatu lub gminy, w terminie najdalej do końca III kwartału danego roku, żeby móc dokonać przekazania drogi z dniem 1 stycznia kolejnego roku (np. uchwała musi być podjęta do końca września 2021 roku, żeby zmiana mogła wejść w trybie ustawowym z dniem 1 stycznia 2022 r.).

Przekazywanie w trybie kaskadowym (przekazanie drogi następuje w terminie 14 dni po uprawomocnieniu się danej uchwały kaskadowej w dzienniku urzędowym województwa lub w innym wskazanym późniejszym terminie):

II.A. po wybudowaniu nowego odcinka drogi zgodnie z:

1. art. 10 ust. 4 i 5 dla dróg krajowych, dotychczasowa droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem, staje się z dniem uzyskania dla nowego odcinka pozwolenia na użytkowania – drogą wojewódzką,
2. art. 10 ust. 4 i 5e dla dróg wojewódzkich, dotychczasowa droga wojewódzka, zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem staje się z dniem uzyskania dla nowego odcinka pozwolenia na użytkowania – drogą powiatową,
3. art. 10 ust. 4 i 5f dla dróg powiatowych, dotychczasowa droga powiatowa, zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem staje się z dniem uzyskania dla nowego odcinka pozwolenia na użytkowania – drogą gminną,

II.B. otrzymanego odcinka drogi, o którym mowa powyżej (vide pkt A) zgodnie z:

1. art. 10 ust. 5a i 5b dla dróg wojewódzkich – wymogiem jest powiadomienie przez zarząd województwa danego zarządu powiatu o zamiarze podjęcia stosownej uchwały przez sejmik województwa, po podjęciu uchwały przekazywana droga staje się drogą powiatową,
2. art. 10 ust. 5c i 5d dla dróg powiatowych – wymogiem jest powiadomienie przez zarząd powiatu danego wójta, prezydenta, burmistrza o zamiarze podjęcia stosownej uchwały przez radę powiatu, po podjęciu uchwały przekazywana droga staje się drogą gminną,

II.C. innej drogi w zamian za zachowaną drogę otrzymaną kaskadowo, przy zachowaniu zasady proporcjonalnej długości przekazywanej drogi do drogi otrzymanej i zachowanej:

1. art. 10 ust. 5a i 5b dla dróg wojewódzkich – wymogiem jest powiadomienie przez zarząd województwa danego zarządu powiatu o zamiarze podjęcia stosownej uchwały przez sejmik województwa, po podjęciu uchwały przekazywana droga wojewódzka staje się drogą powiatową,
2. art. 10 ust. 5c i 5d dla dróg powiatowych – wymogiem jest powiadomienie przez zarząd powiatu danego wójta, prezydenta, burmistrza o zamiarze podjęcia stosownej uchwały przez radę powiatu, po podjęciu uchwały przekazywana droga powiatowa staje się drogą gminną.

Różnica pomiędzy zwykłym a kaskadowym przekazywaniem dróg polega na tym, że:

- w trybie zwykłym (pkt I) obydwie strony dobrowolnie i świadomie podejmują uchwały o przekazaniu lub przejęciu danej drogi,
- w trybie kaskadowym (pkt II.A) przekazanie starodroża następuje automatycznie, z dniem uzyskania pozwolenia na użytkowanie nowo wybudowanego odcinka drogi, strona przejmująca nie wydaje żadnej opinii ani nie podejmuje żadnej uchwały w tej kwestii,
- w trybie kaskadowym (pkt. II.B i II.C) tylko strona przekazująca podejmuje stosowną uchwałę, przy uprzednim zawiadomieniu strony przejmującej o zamiarze jej podjęcia na

co najmniej 30 dni przed jej podjęciem, natomiast strona przejmująca nie wydaje żadnej opinii ani nie podejmuje żadnej uchwały.

W ramach zmian na podstawowej sieci drogowej województwa lubelskiego, wskazane jest odbycie konsultacji pomiędzy wszystkimi zarządcami dróg, celem określenia i wskazania docelowych układów sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych na obszarze oddziaływania nowej inwestycji. Wówczas można określić które odcinki dróg przekazane w trybie kaskadowym (II.A) będą zachowane, a które przekazane dalej. Dalsze przekazanie może odbywać się zarówno w trybie zwykłym (I.A), a które w trybie kaskadowym (II.B lub II.C).

Zamiany dróg mogą polegać także na:

- przekazywaniu dróg wojewódzkich lub ich odcinków niespełniających funkcji dróg wojewódzkich w trybie zwykłym danym powiatom i/lub gminom,
- zamianom przebiegów dróg wojewódzkich lub ich odcinków na przebiegi dróg krajowych, powiatowych, gminnych i na odwrót, w trybie zwykłym,
- przejmowaniem dróg krajowych, powiatowych, gminnych lub ich odcinków, w trybie zwykłym.

Zamiany te wynikać będą z potrzeb prawidłowego kształtowania sieci drogowej dróg wojewódzkich, w powiązaniu z pozostałymi kategoriami dróg. Pozwolą one przede wszystkim na wyjście obecnych przebiegów dróg wojewódzkich z centrów miast i miejscowości, z obszarów centralnych i śródmiejskich, a także pozwolą na efektywniejsze przemieszczanie się osób i towarów pomiędzy miastami.

9.1.4 Tworzenie ciągów drogowych

Ciąg drogowy to inaczej korytarz transportowy, który tworzy droga lub zespół dróg, sprawnie przenoszących na danej sieci komunikacyjnej towary i osoby pomiędzy ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi, głównymi węzłami drogowymi, a także granicami państw. Charakteryzuje się on wyraźnym i jednolitym połączeniem w województwie, pomiędzy miastami i węzłami na drogach krajowych i pozostałych głównych drogach wojewódzkich.

W celu usankcjonowania istniejących już zaczątków oraz stworzenia nowych korytarzy transportowych województwa lubelskiego funkcjonujących na sieci dróg wojewódzkich na tle całego podstawowego układu drogowego, należy tworzyć ciągi drogowe o znaczeniu wojewódzkim.

Mogą one pełnić dwojakie funkcje:

- uzupełniać ciągi drogowe tworzone przez drogi krajowe,
- tworzyć własny układ ciągów drogowych o istotnym znaczeniu wojewódzkim oraz międzyregionalnym.

Ciągi drogowe powinny spełniać następujące podstawowe kryteria:

- ich przebieg powinny tworzyć drogi o znaczeniu priorytetowym w sieci dróg wojewódzkich,
- w przypadkach szczególnych ich przebieg mogą tworzyć drogi o znaczeniu podstawowym,
- muszą stanowić jedną drogę lub łączyć kilka dróg wojewódzkich biegnących na trasie wyraźnie jednolitej trasy komunikacyjnej,

a następnie powinny:

- posiadać na całej swojej długości w miarę możliwości jednolitą klasę techniczną,
- mieć wyraźnie zaakcentowany początek i koniec,
- łączyć główne węzły komunikacyjne na sieci drogowej województwa oraz drogi krajowe,
- prowadzić wysoki SDRR,
- posiadać jednolitą, wysoką nośność nawierzchni,
- posiadać na całej długości najlepiej przypisany tylko jeden numer drogi.

Tworzenie ciągu drogowego powinno mieć na celu m.in. nadanie wszystkim jego składowym odcinkom międzywęzłowym (stanowiącym obecnie także drogi o różnych numerach), jednego wspólnego numeru drogi, czego efektem będzie jednolite i wyraźne połączenie komunikacyjne, a także uproszczenie ewidencji dróg. Ma to uzasadnienie także w zakresie numeracji 100-999 przewidzianej dla dróg wojewódzkich, w której jest coraz mniej wolnych numerów dla kolejnych dróg, które powstawać mogą także z dotychczasowych odcinków dróg krajowych zastępowanych kolejnymi odcinkami autostrad oraz dróg ekspresowych.

Tym samym należy mieć na uwadze, że w przypadku zarówno łączenia różnych dróg w jeden ciąg drogowy, jak i w przypadku otrzymania w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych odcinków dróg krajowych, należy wystąpić do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad [67] o nadanie im numerów poprzez włączenie do istniejącego ciągu drogi wojewódzkiej lub nadanie nowego numeru.

Uwzględniając etapowość realizacji nowych odcinków dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich w województwie lubelskim, ciągi drogowe można tworzyć stopniowo, dostosowując ich docelowy przebieg do aktualnej sytuacji i uwarunkowań transportowych.

9.1.5 Obszary skrzyżowań

Każda droga publiczna posiada liczne skrzyżowania z innymi drogami publicznymi. Na skrzyżowaniach nie może występować sytuacja, że nawiązując do długości ewidencyjnej drogi (do osi skrzyżowania – punktu referencyjnego), zarządca każdej krzyżującej się drogi zarządza i utrzymuje go, odpowiada za organizację ruchu, a także ponosi odpowiedzialność za całość brd, zdarzenia i wypadki drogowe na nim.

Formalnie odpowiedzialnego zarządcę drogi na danym skrzyżowaniu za budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę skrzyżowań dróg różnej kategorii wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania wskazuje art. 25 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

Zatem kwestie zrządzania, utrzymania, brd, organizacji ruchu, remontów, budowy i przebudowy skrzyżowania jest wskazana na zarządcę drogi wyższej kategorii. Ale problemem jest określenie granicy jego zarzadzania i odpowiedzialności.

Dlatego tak istotne jest dokładne określenie granicy obszaru skrzyżowania, na której na drodze niższej kategorii następuje zmiana zarządzania i odpowiedzialności zarządcy drogi.

Do tej pory granica obszaru skrzyżowania określana była dowolnie, głównie na zasadzie uzgodnienia pomiędzy zarządcami dróg lub wcale. Jednak liczne problemy związane szczególnie z wypadkami (np. z dzikimi zwierzętami), oznakowaniem pionowym i poziomym, pracami remontowymi i inwestycjami, wydawaniem decyzji administracyjnych w pasie drogowym i wnioskowanymi zmianami organizacyjnymi przez zarządcę drogi niższej kategorii, powodują trudności w określeniu prawidłowego zarządcy drogi na „granicy" obszaru skrzyżowania.

Dlatego w ramach kolejnej zmiany rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie[68], w §3 dodano nowe pkt. 9a, 9b, 10a i 10b traktujące odpowiednio

67 Art. 10 ust. 7 pkt 1 ustawy o drogach publicznych.

68 §3 pkt. 9a i 9b Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r., poz. 1643 ze zm.).

o obszarze skrzyżowania i obszarze oddziaływania skrzyżowania oraz węzła Określono w nich:

- konkretne miejsca lokalizacji granicy skrzyżowania lub węzła– obszar drogi niższej kategorii, na której zarząd i utrzymanie drogi pełni zarządca drogi wyższej kategorii,
- obszar oddziaływania skrzyżowania lub węzła na drodze niższej kategorii, na którym także poza granicą skrzyżowania zarządca drogi wyższej kategorii jest odpowiedzialny za organizację ruchu.

W ten sposób ujednolicono wskazywanie zarówno granic obszarów skrzyżowań lub węzłów wraz z ich obszarami oddziaływania, co pozwala na jednoznaczne wyznaczenie granic odpowiedzialności zarządców dróg wyższej kategorii na danym skrzyżowaniu lub węźle.

9.1.6 Szerokość pasa drogowego

W aspekcie zarządzania i utrzymania dróg publicznych, istotna jest także szerokość pasa drogowego. Jego szerokość warunkuje prawidłowe zarządzanie drogą, jej utrzymanie (letnie i zimowe), uzgadnianie włączeń do drogi (zjazdy i skrzyżowania) oraz wydawanie decyzji administracyjnych względem urządzeń niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi oraz wszelkimi obiektami na działkach graniczących z pasem drogowym.

Obecnie nie funkcjonują już zapisy określające sztywno minimalne szerokości pasa drogowego odpowiednio do klasy technicznej drogi. Ówcześnie [69] obowiązywały następujące szerokości dla dróg klasy technicznej:

- GP – 30 m (1x2)[70] lub 40 m (2x2)[71] lub 50 m (2x3)[72],
- G – 25 m (1x2) lub 35 m (2x2) lub 40 m (2x3),
- Z – 20 m (1x2) 30 m (2x2).

Zgodnie z aktualnym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasa drogowego powinna:

- zapewniać możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem,
- stanowić sumę szerokości elementów drogi, terenu niezbędnego na umieszczenie urządzeń z nią związanych oraz ewentualnie infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą, a także terenu stanowiącego rezerwę na cele jej rozbudowy.

W związku z powyższym nie ma już obecnie konieczności zachowywania za szerokich pasów drogowych dróg istniejących oraz wykupu gruntów pod nowe przebiegi dróg, poza niezbędne minimum potrzebne dla prawidłowego zarzadzania i utrzymania drogi wraz z jej pasem drogowym. Dlatego też budowa nowej oraz rozbudowa i przebudowa istniejącej drogi, w przypadku konieczności utworzenia nowego pasa drogowego lub poszerzenia istniejącego, może odbywać się w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

[69] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430).
[70] Przekrój drogi 1x2 – droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu (po jednym w każdym kierunku).
[71] Przekrój drogi 2x2 – droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku.
[72] Przekrój drogi 2x3 – droga dwujezdniowa z trzema pasami ruchu w każdym kierunku.

9.2 Kierunki rozwoju sieci dróg wojewódzkich

Mając na uwadze cele porządkowania sieci dróg wojewódzkich opisane w rozdziale powyżej, należy zgodnie z przyjętą klasyfikacją funkcjonalno-techniczną dróg, dążyć do pozostawienia tylko tych obecnych dróg, które spełniają funkcje dróg wojewódzkich i mają istotne znaczenie w całym podstawowym układzie drogowym województwa lubelskiego.

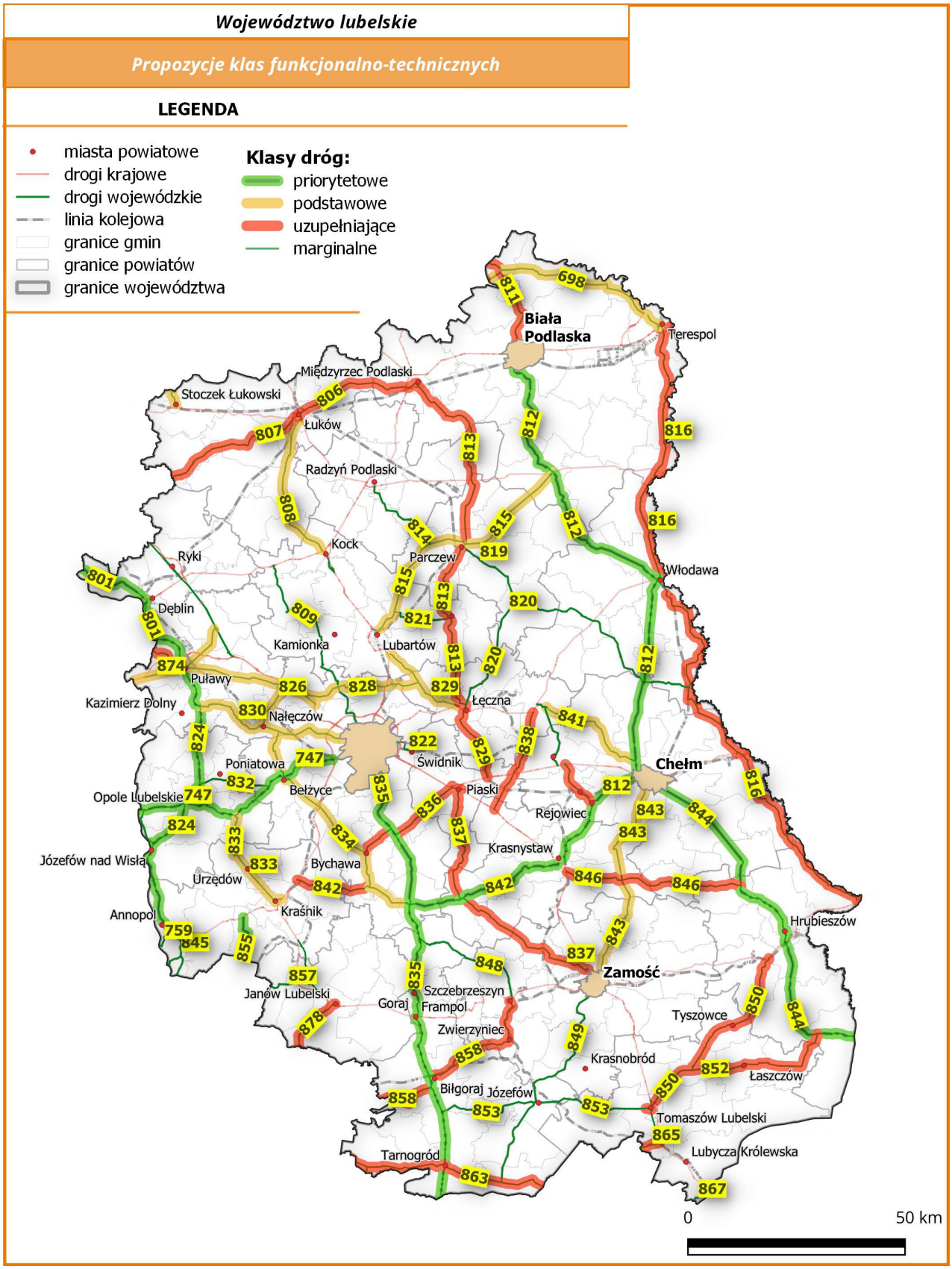
Należy mieć na uwadze także to, że po oddaniu do użytkowania kolejnych odcinków autostrady A2 i dróg ekspresowych S12, S17 i S19, zastępowane nimi drogi krajowe DK2, DK12, DK17 i DK19, staną się drogami wojewódzkimi. Ze względu na przebiegi tych dróg krajowych, nowopowstałe drogi wojewódzkie pełnić będą funkcje uzupełniające dla nowych dróg krajowych (A2, S12, S17 i S19), szczególnie w przypadku zapewnienia połączeń z pozostałymi drogami na odcinkach pomiędzy węzłami oraz objazdów awaryjnych.

Powstałe w ten sposób nowe drogi wojewódzkie zachowają dotychczasowe klasy techniczne dróg krajowych oraz zyskają funkcje dróg priorytetowych lub podstawowych lub uzupełniających, w zależności od odcinka w sieci drogowej dróg wojewódzkich.

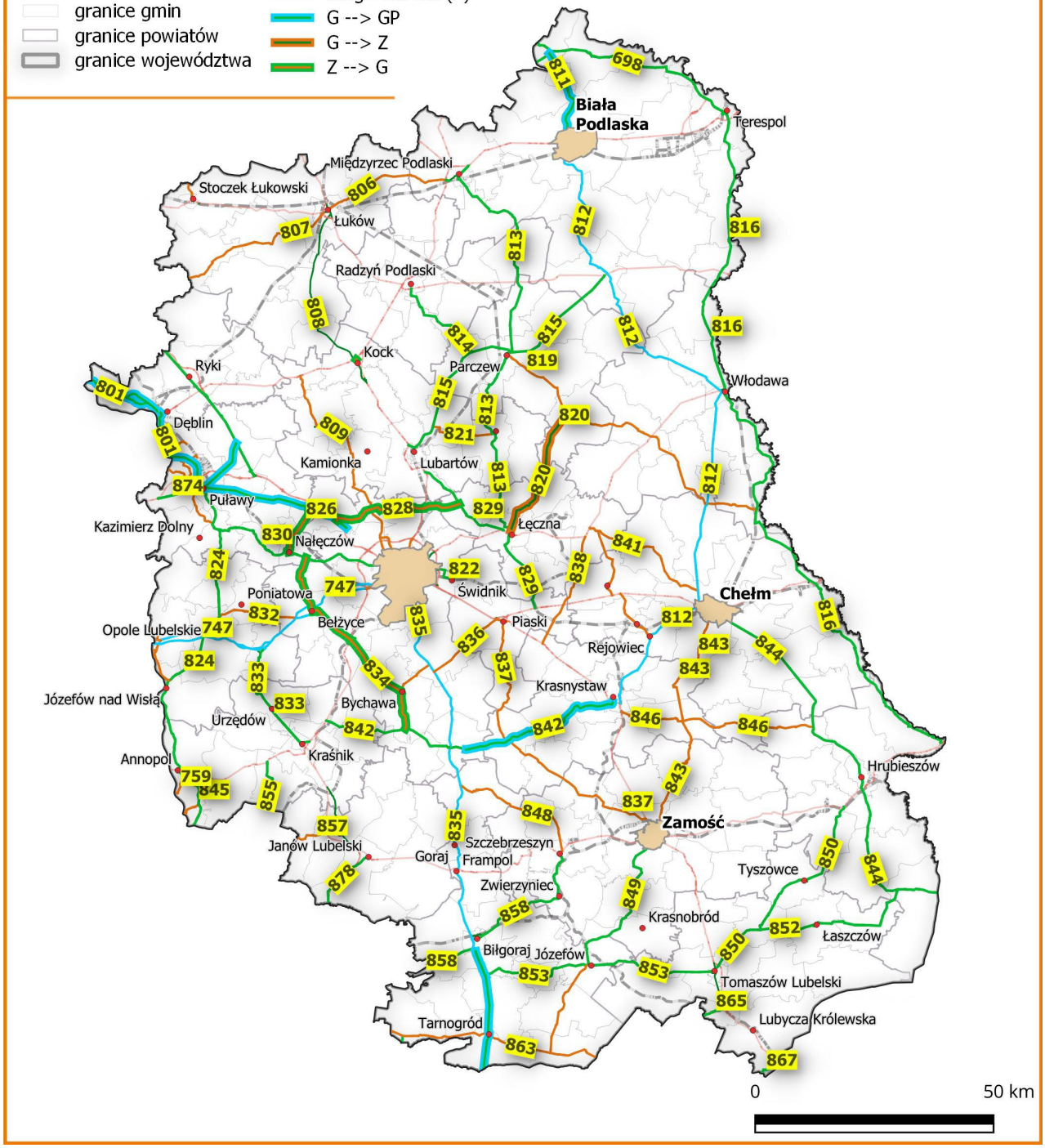
Do przekazania innym zarządcom dróg – powiatom lub gminom, zaliczają się przede wszystkim drogi marginalne – nie spełniające funkcji dróg wojewódzkich, niepełniące żadnej funkcji transportowej w podstawowym układzie drogowym województwa, a także drogi posiadające nieciągłość przez rzeki i drogi kończące/zaczynające się na stacjach kolejowych:

- DW741 – cała droga,
- DW743 – cała droga,
- DW755 na odcinku: Zawichost (DW777) – rzeka Wisła – Kosin (DW854),
- DW759 – cała droga,
- DW809 – cała droga,
- DW819 – cała droga,
- DW821 – cała droga,
- DW823 – cała droga,
- DW825 – cała droga,
- DW831 – cała droga,
- DW832 – cała droga,
- DW839 na odcinku: Cyców (DW841) – Siedliszcze (DK12),
- DW840 – cała droga,
- DW845 – cała droga,
- DW847 – cała droga,
- DW851 – cała droga,
- DW853 – cała droga,
- DW857 – cała droga, także w województwie podkarpackim,
- DW860 – cała droga.

Na **Rys. 9.1** pokazano propozycję podziału funkcjonalno-technicznego obecnej sieci dróg wojewódzkich w województwie lubelskim. Natomiast na rys. **Rys. 9.2** pokazano propozycję koniecznych zmian klas technicznych na obecnych przebiegach dróg wojewódzkich.



Rys. 9.1 Propozycje klas funkcjonalno-technicznych
Źródło: opracowanie własne



Rys. 9.2 Propozycje zmian klas technicznych
Źródło: opracowanie własne

9.3 Ochrona dróg wojewódzkich przed negatywnym wpływem ruchu ciężarowego

Ponieważ największy wpływ na degradację stanu technicznego drogi w ruchu drogowym mają pojazdy ciężarowe (oraz w mniejszym stopniu także autobusy i pojazdy dostawcze powyżej 3,5 t DMC), istotne są odpowiednie działania, zarówno inwestycyjne oraz remontowe, jaki organizacyjne (organizacja ruchu, urządzenia brd itp.), przyczyniające się zapobieganiu tego wpływu na stan techniczny drogi.

Im większy jest udział ruchu pojazdów ciężarowych w ruchu ogółem, tym szybciej postępuje degradacja nawierzchni drogi, co skutkuje przyspieszeniem spadku jej walorów technicznych. Wiąże się z tym konieczność wprowadzania ograniczeń w ruchu, a także szybszą potrzebę przeprowadzania prac remontowych.

Nowo wybudowane oraz przebudowywane drogi i ich odcinki posiadają konstrukcję i nawierzchnię drogi pozwalające przenosić ruch ciężki bezpiecznie dla ich stanu technicznego. Natomiast większość dróg wojewódzkich posiada jezdnie nie dostosowane do obecnego ruchu pojazdów ciężarowych, przez co są bardziej podatne na degradację nawierzchni.

Dlatego też w celu minimalizowania negatywnego wpływu ruchu ciężarowego, szczególnie na odcinkach niedostosowanych do ruchu poniżej 115 kN/oś, należy dążyć do:

- podnoszenia nośności dróg do 115 kN/oś, przede wszystkim tych z kategorią ruchu od KR3 wzwyż,
- przekierowywania ruchu ciężarowego poza centrum miast i miejscowości (np. na drogi na ich obrzeżach) – zamiany dróg,
- wyprowadzania ruchu ciężarowego poza teren zabudowy na obwodnice miast i miejscowości,
- ograniczania prędkości pojazdów ciężarowych na terenach zabudowy, szczególnie w centrach miast i miejscowości,
- lokalizacji wag preselekcyjnych w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych,
- lokalizowania w kluczowych miejscach sieci drogowej dedykowanych placów przystosowanych do ważenia pojazdów ciężarowych oraz stanowisk dla wag mobilnych np. dla mobilnych stacji diagnostycznych Inspekcji Transportu Drogowego,
- wprowadzania stałego lub czasowego zakazu ruchu pojazdów ciężarowych powyżej określonej masy rzeczywistej na odcinkach międzywęzłowych, przy stosowaniu możliwych objazdów,
- wprowadzania w miarę możliwości i przy możliwych objazdach, na odcinkach międzywęzłowych, stałego lub czasowego zakazu ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, szczególnie w obszarach chronionych, miejskich oraz rekreacyjnych i turystycznych,
- wykorzystania potencjału transportu kolejowego oraz w przyszłości także transportu wodnego śródlądowego.

Mając na uwadze uznanie (w aspekcie wyroku TSUE [73]), że każda droga publiczna posiada nawierzchnię dostosowaną do nośności 11,5 t/oś, istotna jest szczególna ochrona tych dróg i ich odcinków które nie spełniają tego wymogu, przed ich degradacją przez normatywne pojazdy o nacisku na oś 11,5 t. Takie pojazdy mogą się zatem poruszać po każdej drodze publicznej.

Dlatego tak ważne jest doprowadzenie wszystkich dróg, a przede wszystkim głównych ciągów drogowych do wymaganej przepisami prawa europejskiego i krajowego[74] nośności wynoszącej

73 Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21.03.2019 r. w sprawie C-127/17.

74 Art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

11,5 t/oś. Obecnie nowe oraz przebudowywane drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie spełniają ten wymóg.

Wyjątkiem od wprowadzonych wymogów są tylko drogi publiczne o nawierzchni nieutwardzone[75], ponieważ na nich dopuszczony ma być wyłącznie ruch pojazdów nacisku 8 t/oś.

Celem ochrony dróg wojewódzkich o nośności 80 kN/oś i 100 kN/oś, należałoby wprowadzać zakazy ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t/oś[76]. Zakazy takie będą mogą być wprowadzone przez zarządcę drogi[77] za pośrednictwem znaków drogowych (np. B-19, F-6), lub w uchwale podejmowanej przez radę gminy (miasta) [78] . Wówczas można dopuścić na danej drodze wojewódzkiej tylko ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t/oś lub 10 t/oś, niwelując w ten sposób zagrożenia wynikające z negatywnego wpływu pojazdów normatywnych o nacisku 11,5 t/oś.

Wprowadzenie ograniczenia w ruchu pojazdów poniżej nacisku 11,5 t/oś jest możliwe po spełnieniu jednocześnie dwóch określonych ustawowo warunków[79]:

- gdy parametry lub stan techniczny drogi nie są dostosowane dla ruchu pojazdów o nacisku na oś 8t/oś lub 10 t/oś, spełniając jednocześnie co najmniej jedną z nw. przesłanek,
- gdy droga [80] przebiega w pobliżu obszarów lub obiektów, na który ruch pojazdów ciężarowych o nacisku na oś 11,5 t/oś może wywierać szczególnie negatywny wpływ, m.in. na formy ochrony przyrody i obszary chronione przyrodniczo, na placówki szkolne, szpitale, uzdrowiska, intensywną zabudowę mieszkalną, obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary górnicze oraz brak pełnej infrastruktury drogowej (np. chodnik, przejście dla pieszych).

Wprowadzone ograniczenia mogą być strefowe[81], tj. obejmować dany obszar ograniczony drogami wojewódzkimi o normatywnej nośności 115 kN/oś. Efektywniej dla ochrony dróg o nienormatywnej obecnie nośności, byłoby powiązać takie działania z siecią dróg krajowych. Te drogi krajowe, które spełniają wymóg obligatoryjnej nośności 115kN/oś, mogą stanowić granice obszaru dla strefy niższych nośności zarówno dla dróg krajowych, jak i dróg wojewódzkich. Ograniczenia strefowe należałoby wówczas wprowadzać wspólnie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

W szczególnych przypadkach [82] będzie można dopuszczać pojazdy o nacisku na oś 11,5/t na drogi o nośności 80kN/oś i 100 kN/oś.

Zakazu nie będzie można wprowadzać[83] na:

- drogach publicznych lub ich odcinkach w transeuropejskiej sieci drogowej,
- drogach krajowych lub ich odcinkach, z wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu,
- drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi lub jej odcinka do użytkowania.

75 Ibidem art. 41b.
76 Ibid. art. 41 ust. 2, ust. 4.
77 Ibid. art. 41 ust. 3 pkt 1.
78 Ibid. art. 41 ust. 3 pkt 2.
79 Ibid. art. 41 ust. 4, 5 i 6, z wyłączeniami ujętymi w art. 4 ust. 7.
80 Ibid. art. 41 ust. 4 pkt. 1-7, ust. 5 i ust. 7.
81 Ibid. art. 41 ust. 2 pkt 2, ust. 6, ust. 10, ust. 11 i ust. 15.
82 Ibid. art. 41 ust. 9, 14 i art. 41b ust. 3. I ust. 4
83 Ibid. art. 41 ust. 7.

9.4 Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne

Ponieważ drogi wojewódzkie przebiegają przez obszary niezabudowane, ruch drogowy na nich oddziałuje na obszary przyległe, w tym m.in. tereny lasów, użytki rolne, obszary chronione, rzeki i cieki wodne itp. Elementy te tworzą składowe środowiska naturalnego i także wymagają niwelowania negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne, szczególnie na obszarach chronionych, m.in. poprzez ograniczanie emisji liniowej (komunikacyjnej):

- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miast i miejscowości oraz ich terenów (obszarów) o wysokich walorach przyrodniczych,
- ograniczanie lub zakazywanie ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne,
- tworzenie stref z zakazem ruchu pojazdów ciężarowych lub z zakazami tonażowymi,
- obniżanie prędkości dla pojazdów ciężarowych, szczególnie na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych,
- wdrażanie zintegrowanego systemu kierowania ruchem ulicznym,
- stosowanie we flocie ZDW pojazdów nisko- i zeroemisyjnych,
- intensyfikacja czyszczenia nawierzchni jezdni, szczególnie w okresach bezdeszczowych oraz jesienno-zimowych,
- regularne czyszczenie dróg w trakcie prac remontowych oraz budowlanych,
- stosowanie ekologicznych środków i nowoczesnych technologii w ramach letniego i zimowego utrzymania dróg,

a także innych rozwiązań w postaci m.in.:

- tworzenia przejść dla dużych i małych zwierząt w drugim poziomie (pod lub nad jezdnią),
- lokalizowania siatek uniemożliwiających przejście zwierząt przez jezdnię poza obszarem zabudowy,
- stosowania korytek odwadniających odprowadzających wody opadowe i roztopowe z powierzchni dróg (także zanieczyszczeń transportowych [84]) doprowadzających je do separatorów w celu oczyszczenia, szczególnie na obszarach chronionych,
- stosowanie zbiorników retencyjnych na zanieczyszczenia pochodzące z dróg,
- zwiększenie efektywności i rozwoju transportu publicznego poprzez rozwiązania infrastrukturalne w tym zakresie,
- tworzenia systemu ścieżek rowerowych oraz ścieżek pieszo-rowerowych,
- uprzywilejowania ruchu bezemisyjnego – pieszego i rowerowego w centrach miast i miejscowościach turystycznych oraz uzdrowiskowych.

84 Oleje silnikowe, płyny eksploatacyjne i inne pochodzące od pojazdów.

9.5 Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko antropogeniczne

Ruch drogowy wpływa także negatywnie na środowisko antropogeniczne, czyli obszary na których przebywają i żyją ludzie. Dlatego także w tym aspekcie należy kształtować sieć drogową tak, żeby w jak największym stopniu ograniczać jej negatywny wpływ na środowisko człowieka. Dlatego też wskazuje się na następujące możliwości ograniczenia uciążliwości związanej z ruchem pojazdów i hałasem komunikacyjnym:

- eliminowanie ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
- budowa obwodnic miejscowości i nowych tras poza obszarami o wysokim stopniu zurbanizowania o funkcji mieszkalnej,
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego na drogi poza centrum miast i miejscowości (tzw. obwodnice śródmiejskie), co ograniczy ruch w obszarach centralnych,
- ograniczanie prędkości ruchu pojazdów lub ich wybranych grup (np. pojazdów ciężarowych), szczególnie w godzinach nocnych,
- tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu lub ograniczeniami tonażowymi dla pojazdów osobowych i/lub ciężarowych w centrum miast,
- stosowanie tzw. cichych nawierzchni na terenach zabudowy,
- budowa ekranów akustycznych, tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej oraz wałów ziemnych ochronnych,
- rozwój funkcjonalnego systemu dróg dla rowerów, ciągów pieszych, pieszo-jezdnych i ścieżek pieszo-rowerowych,
- zakaz lokalizacji zjazdów z nowo wybudowanych dróg oraz obwodnic (szczególnie klasy technicznej GP) – dojazd do istniejących oraz nowych terenów wyłącznie poprzez zbiorcze drogi dojazdowe (np. drogi obsługujące),
- regulacja natężenia i prędkości ruchu, struktury pojazdów oraz płynności ruchu pojazdów (np. detekcja pojazdów, ITS itp.),
- ograniczanie ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

9.6 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

9.6.1 Rozwiązania podnoszące poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na każdej drodze publicznej jej zarządca drogi zobligowany jest do zapewnienia odpowiednich warunki dla bezpiecznego poruszania się pojazdów, rowerzystów oraz pieszych. Podnoszenie poziomu brd to nie tylko poprawa parametrów technicznych i geometrii jezdni, ale także szereg rozwiązań związanych z inżynierią ruchu drogowego, tj. odpowiednia organizacja ruchu czy fizyczne elementy drogi i jej infrastruktury. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieli się na:

- pasywne urządzenia bezpieczeństwa:
  - urządzenia umożliwiające kierowcy uniknięcie zdarzenia drogowego poprzez pasywne oddziaływanie na niego (informowanie, ograniczanie manewrów, ograniczanie prędkości, zabezpieczanie przed negatywnymi czynnikami itp.),
- aktywne urządzenia bezpieczeństwa:
  - urządzenia powodujące zmniejszenie skutków zdarzeń drogowych dla użytkowników drogi poprzez aktywną ich ochronę (bariery ochronne, osłony energochłonne czy zabezpieczające itp.).

Mając na uwadze obecną geometrię, szerokość pasa drogowego, szczególnie w obszarze zabudowy oraz uwarunkowania ruchowe, terenowe i przestrzenne oraz klasę techniczną drogi, podnoszenie poziomu brd na istniejących przebiegach dróg może następować m.in. przez:

- przebudowę drogi z dostosowaniem jej do odpowiadających danej klasie technicznej parametrów drogi poprzez:
  - segregację ruchu na terenie zabudowy i poza nim - budowę chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych lub ścieżek pieszo-rowerowych, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
  - obsługę obszarów przyległych poprzez drogi obsługujące (tzw. drogi serwisowe),
  - poprawę geometrii na łukach, zakrętach i skrzyżowaniach,
  - poszerzenie jezdni do parametrów normatywnych dla danej klasy technicznej,
- przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg, szczególnie na terenie zabudowy poprzez:
  - realizację skrzyżowań dwupoziomowych,
  - realizacje skrzyżowań skanalizowanych, głównie skrzyżowań typu rondo (jednopasmowych lub turbinowych),
  - zawężanie jezdni w przypadku konieczności uspakajania ruchu na obszarach zabudowy do dopuszczalnych wartości minimalnych dla poszczególnych klas technicznych dróg,
  - stosowanie pasów włączenia i wyłączenia, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
  - stosowanie sygnalizacji świetlnej, w tym sygnalizacji typu all red w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
  - realizację bezpiecznych przejazdów dla rowerzystów oraz przejść dla pieszych, także w drugim poziomie,
- zmianę organizacji ruchu poprzez:
  - zmianę układu kierunkowego na skrzyżowaniach, w tym stosowanie tzw. rond turbinowych,
  - ograniczenia prędkości dla wszystkich lub wybranych grup pojazdów w centrach miast i miejscowości, miejscach niebezpiecznych, lokalizacjach istotnych

generatorów ruchu, szczególnie w rejonie szkół czy obiektów opieki zdrowotnej,
- wprowadzanie odcinkowych lub czasowych ograniczeń ruchu dla określonych typów i rodzajów pojazdów,
- wyznaczanie nowych, właściwych lokalizacji przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów, z możliwością ich likwidacji w miejscach niebezpiecznych,

- wprowadzanie nowych elementów poprzez:
  - odcinkowe stosowanie jezdni typu 2+1, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
  - stosowanie pasów ruchu powolnego na odcinkach długich wniesień,
  - wynoszenie na wybranych drogach nawierzchni przejść dla pieszych i rowerzystów oraz całych tarcz skrzyżowania, z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
  - realizację zatok przystankowych lub tzw. antyzatok na terenie zabudowy,
  - wprowadzanie fizycznego rozdziału pasów ruchu w przeciwnych kierunkach - pasy rozdziału, bariery, wyniesione elementy kanalizujące ruch itp.,
  - stosowanie wysp spowalniających ruch na wjazdach do miejscowości - uspokojenie ruchu na terenach zabudowy, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
  - stosowanie rozwiązań uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na drogę, szczególnie na obszarach leśnych,
  - stosowanie urządzeń pochłaniających energię (np. odkształcalne bariery energochłonne, osłony energochłonne i zabezpieczające),
- stosowanie urządzeń informujących i chroniących kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz sytuacjami występującymi na drodze:
  - systemy odcinkowego pomiaru prędkości,
  - systemy wykrywania pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowania na czerwonym świetle,
  - rejestratory prędkości jazdy, wyświetlające przekroczenia prędkości na tablicach elektronicznych,
  - znaki i sygnalizatory temperatury nawierzchni, powietrza i pozostałych zjawisk meteorologicznych,
  - znaki i sygnalizatory informujące o sytuacji drogowej - o treści stałej lub zmiennej,
  - sygnalizatory prędkości i kierunku wiatru,
- stosowanie urządzeń poprawiających widoczność lub dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego:
  - lustra drogowe,
  - oświetlenie drogowe jezdni i skrzyżowań,
  - doświetlanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów
  - aktywne przejścia dla pieszych i aktywne przejazdy dla rowerzystów, z wykorzystaniem inteligentnych systemów detekcji,
  - dodatkowe oświetlenie znaków drogowych,
  - punktowe elementy odblaskowe (np. kocie oczka),
  - osłony przeciwolśnieniowe.

Powyższe rozwiązania można wprowadzać po uprzedniej analizie potrzeb i możliwości, mając także na uwadze poziom brd, klasę techniczną drogi, jej funkcję w sieci drogowej województwa i wpływ na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz otoczenie drogi.

9.6.2 Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Przy postępującym wysokim stopniu motoryzacji, jednym z głównych elementów brd jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa szczególnie niechronionym uczestnikom ruchu drogowego - pieszym oraz rowerzystom. Związane jest to przede wszystkim z infrastrukturą drogową, a także z organizacją ruchu, poprzez możliwości związane z:

- dążeniem do podnoszenia poziomu brd poprzez:
  - realizację chodników na terenie zabudowy, co najmniej po jednej stronie drogi,
  - realizację dróg dla rowerów, poza jezdnią poza terenem zabudowy, ze wskazaniem na ich realizację poza pasem drogowym dróg wojewódzkich,
  - realizację ciągów pieszo-jezdnych i ścieżek pieszo-rowerowych, poza jezdnią poza terenem zabudowy, ze wskazaniem na ich realizację poza pasem drogowym dróg wojewódzkich,
  - stosowanie bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej,
  - stosowanie przejazdów dla rowerzystów, szczególnie na drogach klasy technicznej GP oraz G, np. w postaci przejazdów przez wyspę dzielącą uniemożliwiającą przejazd drogi na raz (rowerzysta musi pokonać każdy pas jezdni osobno, z fizycznym i ograniczeniem przejazdu na wprost),
  - stosowanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą na żądanie, także na zasadzie inteligentnych systemów detekcji,
- uspokajaniem ruchu poprzez:
  - zawężanie pasów ruchu na terenie zabudowy [85], szczególnie w obszarach ścisłego centrum oraz w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych,
  - podwyższanie jezdni na wybranych drogach na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów, z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
  - wynoszenie obszaru całego skrzyżowania (tarczy skrzyżowania), z uwzględnienie uwarunkowań jw.,
  - rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na jezdni o jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

Takie rozwiązania można wprowadzać po dokonaniu stosownych analiz, uwzględniając klasę techniczną drogi (z naciskiem na drogi klasy technicznej Z), jej funkcję w układzie komunikacyjnym, a także bezpieczeństwo i wygodę korzystania z infrastruktury drogowej przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.

85 §15 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r., poz. 1643 ze zm.).

9.7 Zasady prowadzenia ruchu pieszego

Piesi (oraz rowerzyści), jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, są szczególnie narażeni na wysokie niebezpieczeństwo spowodowane przez duże i wzrastające ciągle natężenie ruchu, ruch pojazdów ciężarowych, przekraczanie dozwolonych prędkości i łamanie ograniczeń przez kierowców. Dlatego jednym z głównych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zapewnienie im (także i rowerzystom) jak najbardziej wysokiego poziomu bezpieczeństwa na drogach zarówno w obszarze zabudowanym, jak i po nim. Celem jest dążenie do realizacji założeń Wizji Zero [86], przyczyniając się do sukcesywnego, corocznego spadku wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem pieszych oraz obniżania się liczby poszkodowanych pieszych (rannych i ofiar śmiertelnych).

Związane jest to przede wszystkim z infrastrukturą drogową, a także z organizacją ruchu, poprzez możliwości związane z dążeniem do dalszego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez:

- realizację chodników na terenach zabudowy, co najmniej po jednej stronie drogi,
- realizację ciągów pieszo-jezdnych i ścieżek pieszo-rowerowych, poza terenem zabudowy najlepiej poza jezdnią, ze wskazaniem na ich realizację najkorzystniej poza pasem drogowym dróg wojewódzkich,
- stosowanie bezpiecznych przejść dla pieszych (także z przejazdami dla rowerzystów), szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej, opieki zdrowotnej, parków,
- stosowanie aktywnych przejść dla pieszych,
- stosowanie przejść regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą przez pieszego na żądanie,

Ważne jest także uspokajanie ruchu poprzez:

- zawężanie pasów ruchu na terenie zabudowy[87], szczególnie w obszarach ścisłego centrum oraz w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych,
- podwyższanie jezdni na przejściach dla pieszych (i przejazdach dla rowerzystów), z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
- wynoszenie obszaru całego skrzyżowania (tarczy skrzyżowania), z uwzględnienie uwarunkowań jw.,
- fizyczne rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na jezdni o jednym pasie w każdym kierunku, z poszerzeniem w miejscu lokalizacji azylu dla pieszych.

Takie rozwiązania można wprowadzać po dokonaniu stosownych analiz, uwzględniając lokalizację miejsca, klasę techniczną drogi (z naciskiem na drogi klasy technicznej Z), jej funkcję w układzie komunikacyjnym, a także bezpieczeństwo i wygodę korzystania z infrastruktury drogowej przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.

86 Wizja Zero to dążenie do uzyskania jak najmniejszej liczby rannych i ofiar śmiertelnych, docelowo do poziomu 0 zabitych w wypadkach drogowych. Wizja Zero zakłada także, że współodpowiedzialni za powodowanie wypadków, poza kierowcą czy pieszym, powinni czuć się także projektanci samochodów oraz zarządcy i projektanci dróg poprzez działania infrastrukturalne i organizacyjne.

87 §15 ust. 3 pkt 3 i ust. 4 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

9.8 Zasady prowadzenia ruchu rowerowego i realizacji ścieżek rowerowych

Rowerzyści (wraz z pieszymi) należą do kategorii niechronionych uczestników ruchu drogowego. Na poziom ich bezpieczeństwa wpływa m.in. wielkość natężenia ruchu, wysokie prędkości pojazdów oraz łamanie ograniczeń przez kierowców. Dlatego też należy zapewnić rowerzystom jak najwyższy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w miastach i miejscowościach oraz także poza nimi. Poza podnoszeniem komfortu jazdy rowerem, istotnym celem jest także dążenie do corocznego spadku wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów oraz obniżania się liczby rannych i zabitych rowerzystów. Efektem działań powinno być ułatwienie poruszania się rowerzystom na sieci dróg wojewódzkich, jako niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego, poprzez:

- zapewnienie im jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wzrost mobilności niezmotoryzowanej mieszkańców województwa,
- zwiększenie niezmotoryzowanego ruchu rekreacyjnego i turystycznego,
- tworzenie połączeń rowerowych (udostępnianych także dla pieszych) pomiędzy miejscowościami.

Dlatego wskazuje się potrzebę tworzenia ścieżek rowerów, najkorzystniej w formie:

- osobnych ciągów – dróg dla rowerów, odseparowanych od jezdni,
- ścieżek pieszo-rowerowych,
- ruchu rowerów po drogach obsługujących (serwisowych) lub po drogach transportu rolnego.

Projektowanie oraz realizacja ww. możliwości prowadzenia ruchu rowerowego, muszą być zgodne z aktualnymi wojewódzkimi[88] wytycznymi projektowymi oraz ustawą o drogach publicznych, rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ustawą Prawo o ruchu drogowym oraz innymi ustawami, rozporządzeniami i wytycznymi projektowymi, w których mowa jest o ruchu rowerowym i jego infrastrukturze.

Ruch rowerowy na sieci dróg wojewódzkich ZDW może być prowadzony wzdłuż dróg wojewódzkich na terenie niezabudowanym:

- poza pasem drogowym jako zadania własne danej gminy lub powiatu,
- w pasie drogowym tylko w uzasadnionym przypadku, w formule inwestorstwa zastępczego danej gminy lub powiatu oraz przy ich współfinansowaniu zadania,
- po ciągach pieszo-jezdnych, drogach obsługujących (serwisowych) i drogach transportu rolnego, także w pasie drogowym dróg wojewódzkich,
- z uwzględnieniem aktualnych wymogów funkcjonalno-technicznych dla danej klasy technicznej drogi wojewódzkiej, natężenia ruchu oraz warunków i możliwości terenowych (w tym szerokości pasa drogowego) oraz uwarunkowań przestrzennych, co do możliwości poprowadzenia w pasie drogowym dróg wojewódzkich,
- w uzasadnionym przypadku dopuszcza się prowadzenie w pasie drogowym drogi wojewódzkiej wyłącznie poza jezdnią, tj. oddzielonej fizycznie od jezdni (np. pasem dzielącym) lub za przeciwskarpą rowu.

Na terenie zabudowy, mając na uwadze szerokość linii rozgraniczających, odległość istniejącej i planowanej zabudowy, szerokość jezdni i chodników, strukturę i natężenie ruchu itp., należy podchodzić do prowadzenia ruchu rowerowego indywidualnie, na drogach:

88 Standardy projektowe dla tras rowerowych województwa lubelskiego, przyjęte uchwałą nr CCLXXXIX/5106/2021 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 24.08.2021 r.

- w ramach uspokojenia ruchu dopuszcza się możliwość prowadzenia pasa dla rowerzystów po jezdni, z tym, że nie można zawężać pasów ruchu poniżej dopuszczalnych dla danej klasy technicznej szerokości pasa,
- w przypadku możliwości terenowych poza jezdnią w pasie drogowym jako droga dla rowerów lub ciąg pieszo-jezdny,
- przecięcie drogi dla rowerów z drogą wojewódzką może być realizowane wyłącznie poprzez wyznaczony przejazd dla rowerzystów,

oraz na obiektach inżynierskich:

- nowobudowane muszą posiadać już stosowną infrastrukturę rowerową, odseparowaną fizycznie od jezdni,
- przebudowywane lub remontowane, z uwzględnieniem rodzaju konstrukcji, istniejącego układu komunikacyjnego, szerokości jezdni oraz chodników itp., powinny także posiadać infrastrukturę rowerową (wskazane jest w miarę możliwości odseparowanie od jezdni).

Inwestycje związane z infrastrukturą rowerową nie mogą obniżać poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pozostałych uczestników ruchu oraz komfortu korzystania przez nich z infrastruktury drogowej.

Wskazywaną formą realizacji ścieżek rowerowych, w przypadku możliwości ich prowadzenia w pasie drogowym dróg wojewódzkich, jest ich budowa przy jak największym udziale środków własnych gmin lub powiatów (współfinansowanie zadania), które będą także inwestorem zastępczym lub jako zadanie własne przy pełnym finansowaniu z budżetów gmin i powiatów.

Przy prowadzeniu turystycznych tras rowerowych, w miejscach przecinania się ich z drogami wojewódzkimi, powyższe wskazania powinno się uwzględniać przy uzgadnianiu stosownych projektów.

9.9 Zasady lokalizacji przystanków komunikacyjnych

Infrastruktura drogowa w pasie drogowym dróg wojewódzkich w postaci przystanków komunikacyjnych, peronów przystankowych, zatok autobusowych, czy pasów dla autobusów, należy do elementów systemu publicznego transportu zbiorowego, którego organizowanie jest także zadaniem własnym samorządu województwa[89]. Województwo Lubelskie zarządza publicznym transportem zbiorowym w oparciu o *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*[90]. Natomiast ZDW jako zarząd drogi m.in. lokalizuje przystanki komunikacyjne, prowadzi ich rejestr oraz wydaje zgody na zatrzymywanie się na nich.

Przepisy jasno wskazują rolę i zadania Województwa Lubelskiego jako organizatora transportu publicznego w województwie lubelskim, dlatego też ZDW jest także odpowiedzialny za kształtowanie bezpiecznej, dogodnej i funkcjonalnej sieci przystanków komunikacyjnych [91], których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Lubelskie. Przystanki komunikacyjne udostępniane są przez ZDW operatorom publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnikom prywatnym.

Dlatego zarządzając siecią drogową należy kierować się zasadami prawidłowej lokalizacji przystanków komunikacyjnych w pasie drogowym dróg wojewódzkich w ramach dostępności przestrzennej:

- w małych miejscowościach powinna być zlokalizowana co najmniej jedna para przystanków komunikacyjnych,
- w miejscowościach rozbudowanych oraz w miastach [92] należy lokalizować więcej par przystanków.

Lokalizowanie każdej nowej pary przystanków, doparowywanie [93] przystanków lub zmianę lokalizacji istniejących, należy każdorazowo uzgadniać z gminą [94] lub z powiatem lub z właściwym organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Przystanki komunikacyjne powinno się lokalizować w sposób odpowiedni do zagospodarowania przestrzennego, zapotrzebowania na obsługę obszarów przyległych, bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawidłowej organizacji ruchu, a także liczby, rodzaju i charakteru linii komunikacyjnych.

Ponieważ dworce autobusowe pełnią często funkcję węzłów przesiadkowych, wskazane jest w przypadku ich lokalizacji w całości lub w części w pasie drogowym dróg wojewódzkich, przekazywanie ich odpowiedniej gminie lub powiatowi.

W przypadku remontu, przebudowy lub rozbudowy drogi wojewódzkiej należy weryfikować każdorazowo obecne lokalizacje przystanków komunikacyjnych, mając na uwadze faktyczne potrzeby mieszkańców (poprawienie dostępności).

Lokalizacja przystanku komunikacyjnego może także ulec zmianie ze względu na warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w związku z prowadzeniem inwestycji w pasie drogowym na podstawie zatwierdzenia projektu stałej lub czasowej organizacji ruchu drogowego.

Budowę, przebudowę lub remont przystanków komunikacyjnych, peronów przystankowych, zatok autobusowych i wiat przystankowych mogą

89 Art. 7 ust. 1 pkt 5 i ust. 4 pkt 6 oraz art. 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5, poz. 13 ze zm.).

90 Uchwała nr XLVII/744/2021 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14.07.2014 r.

91 Art. 15 ust. 1 pkt 2, 3, 6, ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

92 Poza miastami na prawach powiatu.

93 Doparowywanie przystanków – lokalizowanie brakującego słupka przystankowego, tworząc parę przystanków do istniejącego pojedynczego słupka przystankowego, umożliwiając tym samym obsługę komunikacyjną w obydwu kierunkach.

94 Art. 20f ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

realizować także gminy [95] lub powiaty jako inwestor zastępczy w drodze stosownych porozumień z zarządcą drogi.

Podstawową funkcją publicznego transportu zbiorowego jest obsługa miejscowości poprzez przejazd lub tzw. wjazd kieszeniowy. Dlatego zakazuje się lokalizowania przystanków komunikacyjnych na nowych odcinkach dróg wojewódzkich o charakterze tranzytowym lub obwodnicach omijających obszary zabudowy. Przekazane przystanki komunikacyjne zlokalizowane wewnątrz miejscowości (na starym przebiegu drogi wojewódzkiej) powinny zostać zachowane i utrzymywane przez odpowiednie gminy lub powiaty. W ten sposób mieszkańcy danej miejscowości nie zostaną odcięci od transportu zbiorowego oraz nie pogorszy im się dostępność do przystanków komunikacyjnych.

W ramach dostępności technicznej i przestrzennej przystanki komunikacyjne powinny być projektowane zgodnie z poniższymi zaleceniami:

- lokalizacja nowych przystanków komunikacyjnych jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków,
- skracanie drogi dojścia pieszego pod kątem funkcjonalnym i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wydzielanie azyli dla pieszych na szerokich ulicach.

Województwo Lubelskie, jako właściciel oraz zarządzający przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w pasie drogowym dróg wojewódzkich, może przekazać realizację zadań dotyczących zarządzania nimi zainteresowanej gminie lub powiatowi w drodze stosownych porozumień. Takie porozumienie powinno obejmować wszystkie przystanki komunikacyjne w granicach administracyjnych gminy lub powiatu. Skutkiem czego gmina lub powiat będzie:

- zarządzać przejętymi przystankami komunikacyjnymi w zakresie wydawania zgody na korzystanie z nich,
- pobierać opłaty [96] za zatrzymywanie się na przystankach komunikacyjnych,
- remontować, przebudowywać, likwidować lub lokalizować nowe przystanki komunikacyjne w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

Pozostałe warunki i zasady dotyczące obowiązków zarządcy drogi oraz gminy lub powiatu w zakresie przystanków komunikacyjnych będą opisane na warunkach regulowanych stosownymi ustawami i rozporządzeniami, chyba że w stosownym porozumieniu pomiędzy ZDW a daną gminą lub powiatem będzie możliwość określenia tego inaczej.

95 Art. 18 ust. 2 o publicznym transporcie zbiorowym – budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych w pasie drogowym dróg wojewódzkich należy do zadań własnych gminy.

96 Ibidem Art. 16 ust. 1, ust. 7 pkt 1 i 2 – gmina może przeznaczyć dochód z pobieranych opłat na utrzymanie przejętych w zarządzanie przystanków komunikacyjnych.

9.10 Wytyczne do wojewódzkich, powiatowych i gminnych dokumentów strategicznych i planistycznych

Prawidłowy rozwój całego województwa oraz każdego powiatu i gminy, opiera się na strategii rozwoju, którą następnie obrazują dokumenty traktujące o zagospodarowaniu przestrzennym dla każdego obszaru struktury samorządowej. Na tej podstawie, pozyskując często dofinasowanie ze źródeł zewnętrznych realizuje się zapisy tych dokumentów odnośnie do zagospodarowania dla każdej działki na obszarze województwa, powiatu czy gminy.

W dokumentach strategicznych szczebla wojewódzkiego i powiatowego istotne są prawidłowe wskazania oraz zapisy dotyczące zasad i kierunków rozwoju sieci drogowej. W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego (PZPWL) należy opierać się na kierunkach i zasadach rozwoju sieci dróg wojewódzkich oraz jej elementów składowych (opisanych szczególnie w rozdziałach **7, 8 i 9**). W pozostałych dokumentach strategicznych także należałby wykorzystać zapisy niniejszego *PRSD*.

Analogicznie należałby opierać się na zapisach *PRSD* także w dokumentach strategicznych szczebla powiatowego.

Podstawowym dokumentem planistycznym każdej z gmin jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (*mpzp*), w którym ustala się przeznaczenie terenów, określa się sposób ich zagospodarowania i obsługi komunikacyjnej oraz warunki zabudowy. W *mpzp* ustala się również tereny rozmieszczenia inwestycji celu publicznego[97], w tym także drogi wojewódzkie.

Jeżeli gmina nie ma obowiązującego *mpzp*, to określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy dla inwestycji celu publicznego następuje w drodze decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego[98], a dla inwestycji pozostałych w drodze decyzji o warunkach zabudowy[99].

W przypadku sporządzania *mpzp* ZDW uczestniczy w procedurze planistycznej na etapie składania wniosków do planu (w wyniku otrzymanego zawiadomienia o przystąpieniu do sporządzenia *mpzp*[100]), oraz na etapie dokonywania uzgodnień planu[101]. ZDW uczestniczy w takiej procedurze wtedy, kiedy sposób zagospodarowania gruntów przyległych do pasa drogowego lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na ruch drogowy lub na samą drogę.

Natomiast w postępowaniu związanym z wydawaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy, ZDW uzgadnia je w odniesieniu do obszarów przyległych do pasa drogowego[102].

ZDW opiniuje także gminne studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego[103] (*SUiKZP*).

Wskazane jest, aby na etapie prac nad powyższymi dokumentami, ZDW prowadził działania zmierzające do wprowadzenia w nich zapisów odnoszących się do odpowiednich parametrów technicznych dróg wojewódzkich i zapisów odnoszących się do odpowiedniego sposobu zagospodarowania terenów przyległych.

ZDW uzgadniania i opiniuje ww. dokumenty planistyczne także w odniesieniu do planowanych dróg publicznych, które są wskazane w obowiązującym PZPWL oraz w dokumentach budżetowych ZDW. Dlatego są traktowane jako inwestycje celu publicznego o znaczeniu

97 Art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj., Dz. U. z 2021 r., poz. 741 ze zm.).
98 Ibidem art. 4 ust. 2 pkt 1.
99 Ibid. art. 4 ust. 2 pkt 2.
100 Ibid. art. 17 pkt 2.
101 Ibid. art. 17 pkt 6 lit. b tiret trzecie.
102 Ibid. art. 53 ust. 4 pkt 9 i art. 60 ust. 1.
103 Ibid. art. 11 oraz art. 106 § 1 i 5 kodeksu postępowania administracyjnego (tj.., Dz. U. z 2021 r., poz. 735).

ponadlokalnym – co jest następstwem art. 15 ust. 3 pkt 4b ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Ponadto art. 44 ww. ustawy pozwala na wprowadzenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym do *mpzp* tylko w przypadku, gdy znany jest termin ich realizacji oraz warunki wprowadzenia do *mpzp*. Planowane przedsięwzięcie musi zatem spełniać wymagania zarówno art. 44, jak i art. 15 ust. 3 pkt 4b ww. ustawy.

Ustalenia dotyczące przebiegu nowych dróg klasy technicznej GP lub G w gminnych dokumentach planistycznych (*SUiKZP* i *mpzp*), wynikać muszą z zapisów zawartych w obowiązującym PZPWL traktujących o rezerwach terenowych dla dróg wojewódzkich. Zależność między ustaleniami PZPWL a gminnymi dokumentami planistycznymi regulowana jest przez art. 9 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który stanowi o konieczności uwzględnienia w *SUiKZP* ustaleń PZPWL oraz przez art. 20 ust. 1 ww. ustawy, zgodnie z którym mpzp nie może naruszać ustaleń *SUiKZP*. Na tej podstawie przebieg planowanych dróg zostaje umieszczony w *SUiKZP* i następnie w *mpzp*.

W przypadku, kiedy w ramach aktualizacji PZPWL usunięta zostaje planowana droga wojewódzka, ZDW nie ma podstaw prawnych, by wnosić o usunięcie rezerwy terenowej pod dotychczasową drogę wojewódzką w ewentualnych zmianach *SUiKZP* oraz *mpzp*, ani w innych dokumentach planistycznych, sporządzanych przez gminę. ZDW może w takim przypadku wnosić o zmianę zapisów *SUiKZP* oraz *mpzp*, polegających na wprowadzeniu zapisu nieokreślającego kategorii dróg wojewódzkich, w zamian wskazującego, że ma być to droga publiczna o danej klasie technicznej (GP, G, Z, L lub D).

Jednocześnie, biorąc pod uwagę konieczność realizacji przez gminę przepisów ww. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z których wynika samodzielność stanowienia przez nią polityki przestrzennej na szczeblu gminnym, w dokumentach planistycznych mogą zostać ujęte inne drogi publiczne klasy GP lub G np. jako inwestycje o znaczeniu lokalnym. Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie umożliwia realizację dróg publicznych klasy GP oraz G jako np. drogi gminne[104]. ZDW nie może zatem w takim przypadku narzucać gminie usuwania projektowanych dróg z dokumentów planistycznych, gdyż ich lokalizacja w *mpzp* może być wynikiem realizacji gminnej polityki przestrzennej.

Istotne jest także to, że ZDW realizuje inwestycje drogowe ujęte w aktualnym planie finansowo-zadaniowym realizowanym z budżetu Województwa Lubelskiego [105] – ostateczny przebieg nowych odcinków dróg wojewódzkich ustalany jest dopiero na etapie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i może różnić się od przebiegu wskazanego w dokumentach planistycznych gmin.

Obligatoryjnie dla dróg wojewódzkich klasy technicznej GP (drogi główne ruchu przyspieszonego) oraz dla dróg wojewódzkich klasy technicznej G (drogi główne) tworzących główne ciągi drogowe oraz drogi priorytetowe, wskazane jest zawarcie w *mpzp* zapisów określających:

- odpowiednią szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających[106], umożliwiającą umieszczenie elementów drogi i urządzeń z nią związanych (tj. odpowiednią ilość pasów ruchu, skrzyżowań, pasów zieleni, chodników,

[104] § 4 ust. 2 pkt. 4 rozporządzenia.

[105] W trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji publicznych (tj.., Dz. U. z 2020 r., poz. 1363 ze zm.).

106 §6 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

ścieżek rowerowych, ścieżek pieszo-rowerowych i innych), wynikających z docelowych transportowych oraz innych funkcji i uwarunkowań terenowych,
- przebieg linii zabudowy w zwiększonej odległości niż odległość wskazana w przepisach odrębnych [107] dla usytuowania obiektów budowlanych przy drodze (przy zapewnieniu możliwości rozbudowy drogi oraz z uwzględnieniem ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na tereny przyległe – ochrona przed nadmiernym zanieczyszczeniem komunikacyjnym użytkowników i mieszkańców obiektów zlokalizowanych na działkach przy granicy pasa drogowego),
- zalecenie, żeby odległość linii zabudowy wyznaczana była w miarę możliwości od linii rozgraniczającej drogi,
- powiązania dróg wojewódzkich z innymi drogami oraz prawidłowe odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami, wynikające z przepisów odrębnych [108],
- zakaz bezpośredniego dostępu do dróg wojewódzkich z nieruchomości, które posiadają dostęp do innych dróg niższych klas, dotyczy to szczególnie nowobudowanych dróg wojewódzkich.

Dla dróg klasy Z (drogi zbiorcze) wskazane jest zawarcie w *mpzp* zapisów określających:

- odpowiednią szerokość w liniach rozgraniczających, umożliwiającą umieszczenie elementów drogi i urządzeń z nią związanych,
- przebieg linii zabudowy w zwiększonej odległości niż odległość wskazana w przepisach odrębnych dla usytuowania obiektów budowlanych przy drodze,
- zalecenie, żeby w miarę możliwości odległość linii zabudowy wyznaczana była od linii rozgraniczającej drogi,
- powiązania z innymi drogami oraz odpowiednie odstępy pomiędzy skrzyżowaniami, wynikające z przepisów odrębnych,
- ograniczenie bezpośredniego dostępu do dróg wojewódzkich, w zależności od uwarunkowań przestrzennych i techniczno-funkcjonalnych.

W przypadku braku obowiązującego *mpzp*, w postępowaniu związanym z wydawaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy, wskazane jest zawarcie zapisów określających zasady obsługi komunikacyjnej i lokalizację nowej zabudowy analogicznie jak w przypadku *mpzp*.

107 Art. 43 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

108 §9 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

10

IDENTYFIKACJA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ PRZY REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH

10.1 Zagrożenia zewnętrzne – europejskie i krajowe

Prawidłowe zaplanowanie, zaprojektowanie oraz zapewnienie źródeł finansowania, a także proces realizacji inwestycji, wymagają także wspomagania programowego oraz finansowego z poziomu europejskiego (unijnego) i krajowego.

Dlatego istotne są przede wszystkim możliwe utrudnienia wpływające na czas i termin realizacji zaplanowanej inwestycji oraz utrudnienia wynikające z możliwości i wysokości dofinansowania ze źródeł zewnętrznych i zapewnienia finasowania z budżetu państwa:

- ograniczanie możliwości finansowania inwestycji dotyczących układów drogowych poza siecią bazową i uzupełniającą TEN-T w operacyjnych programach unijnych,
- zmniejszanie poziomu dofinasowania inwestycji drogowych z funduszy unijnych – zwiększanie udziału własnego beneficjentów w kosztach realizacji projektów,
- niewystraczająca ilość oraz wysokość środków finansowych przeznaczonych w programach operacyjnych na realizację zadań z zakresu infrastruktury drogowej,
- nieadekwatna polityka rządowa w zakresie wyrównywania szans regionów najbardziej zapóźnionych, w szczególności województw Polski Wschodniej,
- brak współpracy międzyregionalnej oraz międzywojewódzkiej na odpowiednim poziomie – wzrost konkurencyjności w pozyskiwaniu środków strukturalnych, szczególnie wśród województw Polski Wschodniej,
- brak spójności przepisów prawa, niedoprecyzowane zapisy powodujące mnogość interpretacji, niedostatecznie sprecyzowane zapisy uwarunkowań i wytycznych technicznych oraz funkcjonalnych,
- brak długofalowej strategii finansowania inwestycji na poziomie krajowym,
- przesuwanie finansowania na poziomie krajowym na projekty inne niż drogowe,
- kolizje z obszarami objętymi formami ochrony przyrody [109] , w szczególności z obszarami wchodzącymi w skład Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

[109] Obszary ochrony przyrody wymienione w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2021 roku Nr 151, poz. 1098, 1718 ze zm.).

10.2 Zagrożenia wewnętrzne – wojewódzkie i lokalne

Także na poziomie regionalnym – wojewódzkim i lokalnym, należy uwzględnić zagrożenia wpływające na proces planowania, projektowania oraz realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Duży wpływ mają odpowiednie zapisy w dokumentach strategicznych oraz operacyjnych, szczególnie w zakresie obszaru tematycznego i zakresów inwestycji, a także możliwości jej finasowania i dofinansowania ze źródeł zewnętrznych (unijnych i krajowych).

- nieodpowiednia ilości oraz wysokość środków finansowych w Budżecie Województwa Lubelskiego wobec potrzeb oraz realizacji zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich,
- niedostateczny efekt transportowy i komunikacyjny inwestycji drogowych realizowanych w sposób rozproszony – punktowy, zamiast obszarowy lub liniowy,
- niedostateczna atrakcyjność inwestycyjna województwa i wynikający z niej niski napływ kapitału krajowego oraz zagranicznego,
- postępujące niekorzystne tendencje demograficzne – spadek liczby ludności województwa (szczególnie w miastach), wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, migracja ludności z dużych miast,
- bierna postawa społeczności lokalnych ukierunkowanych na zagadnienia związane z rozwojem lokalnym oraz regionalnym, a następnie wynikający z niej wzrost roszczeniowego podejścia mieszkańców,
- nasilanie się konfliktów społecznych w trakcie przygotowania inwestycji drogowych do realizacji oraz w trakcie ich realizacji,
- problemy społeczne związane z wykupem gruntów pod poszerzanie pasa drogowego oraz pod nowe przebiegi w ramach inwestycji drogowych,
- konflikty przestrzenne w kontekście rezerw terenowych – prowadzenie nowej trasy drogi wojewódzkiej w innym korytarzu na podstawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej niż w ciągu dotychczasowego korytarza wskazanego w obowiązującym *mpzp* danej gminy,
- roszczenia społeczne w kontekście wniosków o wykup gruntów wskazanych w *mpzp* pod rezerwy terenowe dla nowych przebiegów dróg wojewódzkich, w aspekcie nierealizowania danej trasy ze względu na nieujęcie jej w planach zadaniowych i finansowych zarówno Województwa Lubelskiego, jak i ZDW,
- wydłużanie się czasu niezbędnego na spełnienie wymogów formalno-prawnych przy opracowaniach projektowych, w szczególności z zakresu otrzymania pozwoleń – zezwolenia na realizację inwestycji drogowej oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- niewykorzystanie, a nawet możliwość utraty dostępnych środków strukturalnych poprzez wydłużanie się procedur związanych z uzgadnianiem projektów inwestycji drogowych,
- zwiększająca się ilość oraz powierzchnia obszarów ochrony przyrody wpływająca na trudności związanych z uzyskaniem ostatecznego pozwolenia na budowę,
- brak długofalowej strategii finansowania inwestycji drogowych na poziomie województwa,
- przekraczanie normy imisji hałasu na terenach zabudowanych, przyległych do dróg wojewódzkich o SDRR przekraczającym 8 tys. poj./dobę.

11

ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU I OCENY STANU REALIZACJI ZADAŃ IWENSTYCYJNYCH

W ramach administracji rządowej i samorządowej powinna funkcjonować kontrola zarządcza odpowiednio na poziomie działu administracji rządowej, także na poziomie jednostki samorządu terytorialnego (jst) jako całość – II poziom kontroli zarządczej). Za funkcjonowanie kontroli zarządczej w jst na tym poziomie odpowiada odpowiednio wójt, burmistrz, prezydent miasta, starosta lub marszałek województwa.

System kontroli zarządczej obejmuje pięć obszarów:

- środowisko wewnętrzne,
- zarządzanie ryzykiem,
- mechanizmy kontroli,
- informacja i komunikacja,
- monitorowanie i ocena.

Celem kontroli zarządczej[110] jest w szczególności zapewnienie:

- zgodność działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi,
- skuteczność i efektywność działania,
- wiarygodność sprawozdań,
- ochrony zasobów,
- przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania,
- efektywności i skuteczności przepływu informacji,
- zarządzania ryzykiem.

Systemu monitorowania efektów kontroli zarządczej w jednostce nadrzędnej może być zapewniony poprzez:

- udział odpowiednich osób funkcyjnych zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych urzędu jst, nie wykluczając wójta, burmistrza, prezydenta miasta, starosty, marszałka województwa w planowaniu celów i mierników ich osiągnięcia przez kierowników podległych i nadzorowanych jednostek organizacyjnych,
- udział tych osób w ocenie i zatwierdzaniu okresowych sprawozdań z osiągania celów i zadań,
- audyt wewnętrzny, który z założenia skupia się na ocenie stopnia realizacji celów samorządowych.

Marszałek Województwa Lubelskiego (Marszałek WL) zarządzeniem Nr 37/2011 z dnia 29.03.2011 r. wprowadził w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego (UMWL) oraz podległych mu wojewódzkich jednostkach organizacyjnych system kontroli zarządczej, który określa:

- zadania i elementy kontroli zarządczej (zgodności działalności z obowiązującymi przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, efektywności i skuteczności przepływu informacji, zarządzania ryzykiem),
- środowisko wewnętrzne (struktura organizacyjna, pracownicy jednostki),
- cele i zarządzanie ryzykiem,
- mechanizmy kontroli,
- system informacji i komunikacji,
- monitorowanie i ocenę systemu kontroli zarządczej.

Marszałek WL zobowiązał kierowników komórek organizacyjnych UMWL, do wykonywania kontroli zarządczej w ramach posiadanych kompetencji, a kierowników wojewódzkich jednostek organizacyjnych do zorganizowania systemu kontroli zarządczej w podległej mu jednostce.

System kontroli zarządczej w UMWL będzie podlegał monitorowaniu i ocenie w celu zidentyfikowania problemów oraz ich ewentualnej eliminacji. Monitorowanie i ocena wykonywana ma być odpowiednio przez wszystkie osoby zatrudnione na stanowiskach

[110] Kontrola zarządcza ogół działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy – art. 68 ustawy z dnia 27.08.2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. 2009 nr 157 poz. 1240).

kierowniczych, które działają w zarządzaniu jednostką na różnych jego poziomach.

Departament Kontroli i Audytu Wewnętrznego UMWL poprzez systematyczną ocenę kontroli zarządczej oraz czynności doradcze będzie wspierał Marszałka WL w realizacji wyznaczonych wcześniej celów i zadań. Departament ten realizując zadania kontrolne będzie dokonywał sprawdzenia funkcjonowania kontroli wewnętrznej, a w szczególności systemu kontroli finansowej, poprzez dokonanie oceny zgodności przeprowadzonych działań z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi.

Ocena systemu kontroli zarządczej dokonywana i dokumentowana jest w formie ocen i przeglądów prowadzonych przez kadrę zarządzającą oraz pracowników jednostki, ustalonych w drodze odrębnych procedur, dotyczących m.in. sprawozdawczości budżetowej, przeglądów systemu zarządzania i kontroli programów operacyjnych finansowanych m.in. środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej.

Oddział Audytu Wewnętrznego w Departamencie Kontroli i Audytu Wewnętrznego UMWL realizując roczny plan audytu, prowadzi ocenę skuteczności i efektywności kontroli zarządczej w oparciu o ustawę o finansach publicznych oraz rozporządzenie wykonawcze niej.

Dyrektor Departamentu Kontroli i Audytu Wewnętrznego UMWL przedstawia Marszałkowi WL informację o stanie kontroli zarządczej w UMWL do końca I kwartału każdego roku za rok poprzedni. Informacja ta jest sporządzana na podstawie monitoringu, samooceny oraz dokonanych kontroli i audytów.

Kierownicy wojewódzkich jednostek organizacyjnych mają przedstawić Marszałkowi WL za pośrednictwem komórek nadzorujących te jednostki, informację o stanie kontroli zarządczej w tych jednostkach do końca I kwartału każdego roku za rok poprzedni.

Informacja ta sporządzana jest na podstawie wyników monitoringu, samooceny oraz przeprowadzonych kontroli i audytu.

Dodatkowo w przypadku inwestycji współfinasowanych ze środków Unii Europejskiej, należy stosować monitoring wymagany w ramach projektu i zasad dofinasowania.

12

PRACE UTRZYMANIOWE

Prawidłowe funkcjonowanie sieci drogowej, oprócz realizacji inwestycji w postaci budowy nowych odcinków dróg i obiektów inżynierskich [111] oraz rozbudowy lub przebudowy istniejących, wymaga także ciągłego prowadzenia odpowiednich zabiegów utrzymaniowych zarówno na nowych, jak i przede wszystkim na istniejących drogach i obiektach inżynierskich.

Zarówno po wybudowaniu nowego odcinka drogi i obiektu inżynierskiego, jak i po ich remoncie, modernizacji i przebudowie oraz dla infrastruktury istniejącej, bardzo ważne jest jej dalsze utrzymanie we właściwym stanie technicznym, żeby jej konstrukcja, nawierzchnia oraz elementy infrastruktury towarzyszącej, wytrzymały jak najdłużej, bez konieczności przeprowadzenia remontu, modernizacji, przebudowy lub rozbudowy.

W celu prawidłowego prowadzenia właściwego zakresu i poziomu utrzymania letniego i zimowego dróg i obiektów inżynierskich bardzo ważne są zasady i zakresy prowadzonych prac – w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg najbardziej istotne są:

- prowadzenie odpowiedniego dla danej klasy technicznej drogi odpowiedniego standardu utrzymania drogi oraz obiektów inżynierskich,
- utrzymanie chodników i ścieżek rowerowych,
- utrzymanie oznakowania pionowego oraz poziomego,
- utrzymanie sygnalizacji świetlnych,
- utrzymanie urządzeń brd,
- utrzymanie pozostałej infrastruktury związanej z drogą,
- remonty cząstkowe jezdni oraz chodników i ścieżek rowerowych,
- wymiana uszkodzonych elementów infrastruktury drogowej,
- odnawianie oznakowania poziomego, w tym przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów,
- oczyszczanie jezdni, chodników i ścieżek rowerowych, w podziale na ustalone standardy (kategorie) utrzymania.

W ramach bieżącego utrzymania ważne jest regularne prowadzenie przeglądów okresowych podstawowych rocznych i rozszerzonych pięcioletnich dróg i obiektów inżynierskich. Przeglądy okresowe są pomocne przy planowaniu potrzeby oraz kolejności prowadzenia zadań remontowych nawierzchni dróg i obiektów mostowych.

W ramach powyższych działań będą realizowane m.in. remonty nawierzchni dróg i remonty obiektów inżynierskich. Wprowadzenie określonego zadania remontowego do sporządzanego planu robót na drogach wojewódzkich na dany rok budżetowy odbywa się w oparciu o „Zasady utrzymania i planowania robót w ramach bieżącego utrzymania na drogach wojewódzkich" **w rozdziale 12 Załącznika do PRSD** (w **Tab. 9.1. w rozdziale 12 Załącznika do PRSD** wskazano drogi wojewódzkie w standardzie „A" utrzymania bieżącego, a w **Tab. 9.2. w rozdziale 12 Załącznika do PRSD** wskazano drogi wojewódzkie w standardzie utrzymania bieżącego „B").

Utrzymanie letnie i zimowe ZDW może także przekazywać na rzecz zainteresowanych gmin i powiatów za pomocą stosownych porozumień w sprawie powierzenia zadań z zakresu letniego i zimowego utrzymania dróg wojewódzkich odpowiednim zarządcom dróg gminnych i powiatowych. Porozumieniem takim Strony ustalają:

- drogę wojewódzką lub jej odcinek na terenie danej gminy lub powiatu do letniego i/lub zimowego utrzymania,
- okres, zasady i zakres utrzymania letniego i/lub zimowego drogi wojewódzkiej,
- koszty utrzymania letniego i/lub zimowego drogi, które ZDW przekazuje w formie pomocy finansowej Województwa Lubelskiego dla danej gminy lub powiatu,
- koszty utrzymania letniego i/lub zimowego drogi, które dana gmina lub powiat przekazuje w formie pomocy rzeczowej dla Województwa Lubelskiego.

[111] Obiekt inżynierski – most, wiadukt, estakada w ciągu drogi.

13. Spis rysunków

Rys. 4.1 Podstawowy układ drogowy województwa lubelskiego 33
Rys. 4.2 Mapa stanu budowy dróg krajowych w województwie lubelskim 34
Rys. 4.3 Klasy techniczne dróg wojewódzkich ... 36
Rys. 4.4 Skrajnie pionowe i poziome dróg wojewódzkich 38
Rys. 4.5 Nośność dróg krajowych i wojewódzkich 40
Rys. 4.6 GPR 2015 44
Rys. 6.1 Mapa wypadków drogowych na drogach wojewódzkich w latach 2018-2020 55
Rys. 7.1 Inwestycje i remonty zrealizowane w latach 2013-2020 57
Rys. 7.2 Obecnie realizowane inwestycje 58
Rys. 7.3 Inwestycje drogowe w RPO WL 2021-2027 59
Rys. 8.1 Inwestycje drogowe w PZPWL 61
Rys. 9.1 Propozycje klas funkcjonalno-technicznych 76
Rys. 9.2 Propozycje zmian klas technicznych 77